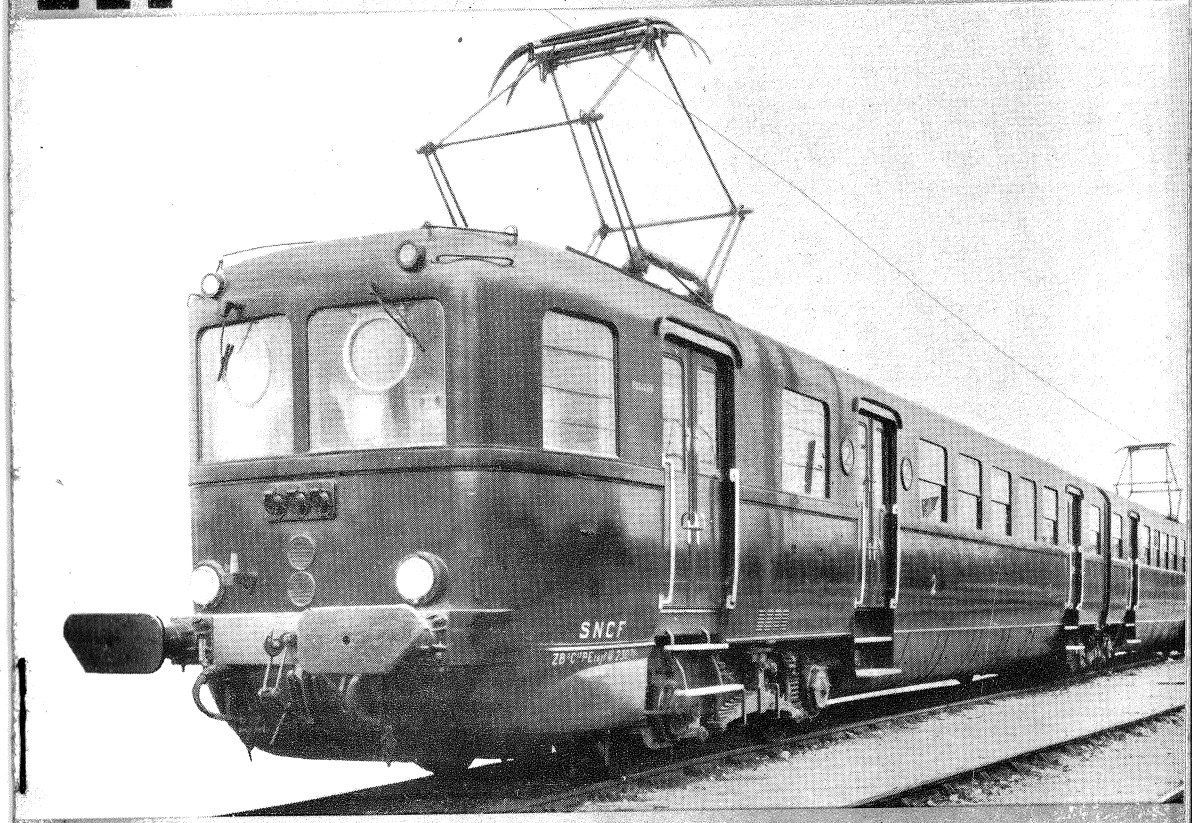
MARS 1951

# LOCO-REVUE

LA REVUE DES AMATEURS DE CHEMIN DE FER




LIRE DANS CE NUMÉRO :

Le Réseau du Vivarais.
Les Mikados Sud-Est de la S.N.C.F.
Le choix d'une gare.
Signalisation. Etc..., etc...

N° 91

Prix Frs 80

# AU PELICAN

**45, Passage du Havre** (rue Saint-Lazare). - Rotonde, **PARIS** (9e)

Téléphone TRInité 55-54

A l'entresol : **Salle de Démonstration**

**TOUT CE QUI CONCERNE LE CHEMIN DE FER**

TOUTES LES MARQUES DE TRAINS ET LEURS ACCESSOIRES

RÉPARATIONS

AVIONS ET BATEAUX A CONSTRUIRE

:: PIÈCES DÉTACHÉES ET MOTEURS ::

**TOUT CE QUI CONCERNE LE MODÈLE RÉDUIT**

Demandez notre nouvel Album illustré 1949-50 (100 clichés)
Prix : **CENT** frs contre ce montant au C.C.P. CASTAING Paris 6021-47

# " AU MOUSQUETAIRE "

(près place des Ternes)

108, Boulevard de Courcelles, **PARIS** (17e) Wag. 26-66

Spécialiste du Train électrique O et H.O

Dépositaire de :

« VUILLAUME », « MINIATRAIN », « JEAN-LOUIS », « V. B. », « J. L. »

**De la pièce détachée à l'installation complète**

Tous les samedis, à partir de 14 heures, un Spécialiste est à votre entière disposition pour tous renseignements

Plateau permanent de démonstration « H.O »

En O : Toutes marques et accessoires, tous travaux et devis sur demande



# LOCO-REVUE

**Volume X** **Numéro 91**

**LOCO-REVUE**
**Fondée en 1937**

LE SABLEN
**AURAY**
**(Morbihan)**

**Directeur :**
**J. FOURNEREAU**

R. C. Lorient 21510
**Chèques postaux :**
**2081-39 Paris**

**Paraît le 15**
**de chaque mois**

Le numéro :
France ..... **80 fr.**
Etranger ..... **100 fr.**

Abonnement annuel :
France ..... **800 fr.**
Etranger ..... **1000 fr.**

**Tarif publicitaire**
**sur demande**


## TABLE DES MATIÈRES

MARS 1951


Le Réseau du Vivarais ..... 71
Les Mikados de la S.N.C.F. ..... 77
La route et le rail ..... 81
Signalisation ..... 82
Le choix d'une gare : Briançon ..... 85
Un tracteur modèle réduit ..... 92
Transformation de voitures L.R. ..... 93
Grand Concours de réseau ..... 96


**NOTRE COUVERTURE**

**Automotrice de ramassage de la S.N.C.F., région Sud-Ouest, type Alsthom-Somua à deux caisses reposant sur trois bogies de deux essieux moteurs. Poids 79 T. Puissance 970 CV. Vitesse maxima 140 kmh.** (Cliché S.N.C.F.).

## LOCO-REVUE

EST A VOTRE DISPOSITION EN

**FRANCE :** Dans les principales maisons spécialisées.
**BELGIQUE :** A.B.A.C., 14, place de la Constitution, **Bruxelles.**
**DANEMARK :** Modelgernbanen, Strandvej 4 x, Copenhague ϕ.
**ETATS-UNIS :** A.C. KALMBACH, 1027 North Seventh St., **Milwaukee 3,** Wisconsin, U.S.A.
**GRANDE-BRETAGNE :** PERCIVAL MARSHALL, 23 Great Queen St., **Londres,** W.C.2.
**ITALIE :** FERROVIE, Piazza di Porta, S. Mamolo 3, **Bologne.**
**SUISSE :** R. MARESCOT, 17, ru du Signal, **Lausanne.** C.C.P. II 3541 Lausanne.

N. B. — Il ne reste plus aucun exemplaire des nos 1 à 46 et 50 à 55 inclus de « Loco-Revue ». Afin d'être bien certain d'obtenir votre exemplaire à chaque nouvelle parution, **ABONNEZ-vous...**

Nous rappelons que tous les textes et clichés doivent nous parvenir au plus tard **UN MOIS** avant la parution du numéro où ils doivent figurer. Il est rappelé qu'à toutes demandes de renseignements il doit être joint un timbre pour la réponse.

Prière de joindre **vingt francs** à toute demande de changement d'adresse.

# DE-CI, DE-LA

### UNE BELLE MARCHE

Le mercredi 27 décembre 1950, par un froid de canard, le Nord-Express, qui quitte Jeumont à 9 h. 39 pour arriver à Paris-Nord à 12 h. 20 après avoir marqué un arrêt de 3 minutes était annoncé avec 1 h. 20 de retard.

35 minutes ont été regagnées sur l'horaire. ce qui donne une vitesse de marche de 2 km. 03 à la minute, soit une course à 121 km. 800 à l'heure.

Cette marche fait d'autant plus honneur à l'équipe de conduite que la 231 Chapelon ex-P.O. nº 231.E.3 était alimentée avec du charbon de la Rhur qui se présentait sous la forme de blocs durs comme du marbre et que le **timbre n'a jamais été atteint.**

A l'arrivée à Paris, il a été nécessaire de briser les blocs de glace qui entouraient l'échelle située sur le tender pour permettre au personnel de monter sur ce dernier, les bogies du tender étaient aussi entourés de glace. Notons que la 231.E.3 était munie de segments neufs; aucun chauffage de bielles ou de boîtes n'a été constaté.

■

### UN RAIL QUI S'ENNUIE

Ce rail se nommait U.Y. 261.643; il couvrait, inflexiblement droit et horizontal, une longueur de dix mètres. Fixé aux traverses de bois fendillé par des boulons hexagonaux, il s'enfonçait à demi dans le ballast mêlé de galets, de serpentine et de quartz.

Il se contentait de son sort et supportait les wagons qui passaient sur lui, en contractant ses cellules. Quand il faisait très chaud, à la canicule, il se dilatait un peu et touchait ses deux voisins d'avant et d'arrière et ils conversaient bouche à bouche; il lui semblait qu'il sortait de chez lui pour s'entretenir avec des amis, un beau dimanche... Une fois, de la fente d'une traverse poussa, au printemps. une fleur rouge que hantaient les abeilles. Puis la fleur mourut de sécheresse et de la trépidation des trains. Une grande angoisse étreignit le rail et le ciel devint noir pour lui. Il songea qu'il possédait, à l'autre bout des traverses, un frère jumeau, de même gabarit, de même âme peut-être, et que, maintenus par des rivets, des plaques inexorables, des bouchons hexagonaux, éternellement identiques et parallèles, ils ne se rencontraient jamais. Il désira avec ardeur se coucher le long de ce frère qu'il n'avait jamais vu, à quelques coudées de lui.

Alexandre ARNOUX.

■

### NOUVEAUTÉS

Aux Editions « Loco-Revue » deux nouvelles planches viennent d'être publiées. Intitulées : Eléments de voies et de branchements; ces planches représentent le dessin à l'échelle du 1/10e pour l'écartement « 0 » ou du 1/5e pour le H0 de coupons de voies droites ou courbes, d'aiguillages simples ou multiples, de croisements, etc... Elles sont destinées à simplifier le travail d'élaboration de plans de réseaux à ces échelles. L'amateur désirant réaliser le schéma d'une nouvelle installation n'aura donc qu'à coller les divers éléments découpés dans ces planches, bout à bout, sur une feuille de papier résistant où il aura au préalable tracé l'ébauche de son futur réseau. L'encombrement des différents éléments étant reproduit à l'échelle exacte, l'amateur saura immédiatement si telle courbe ou si tel aiguillage peut convenir à tel ou tel endroit, dans tel ou tel angle.

La planche V-1 comporte des éléments de voie et d'aiguillages au rayon de 0m90 avec des courbes complémentaires au rayon de 1 m. permettant ainsi le tracé de lignes à doubles voies. La planche V-2 est exactement semblable, mais comporte des courbes au rayon de 1m20 et 1m30.

Il pourra être fait un heureux usage de ces planches par les concurrents du grand Concours lancé par les Etablissements J.F.J. dont nos lecteurs trouveront toutes les données page 96 de cette revue.

Le prix de ces planches, V-1 ou V-2, est fixé à 25 fr. l'exemplaire.

Envoi franco contre pareille somme en timbres.

■

### ALTITUDE

Saviez-vous que c'est en Amérique du Sud, en Bolivie, au Chili et au Pérou, que l'on trouve les voies ferrées les plus élevées du monde pour la traction à simple adhésion. Ainsi Montt se trouve à 4.821 mètres, sur la ligne d'Autofagasta (Chili). La Cima, à 4.818 mètres, sur le chemin de fer du Centre du Pérou. Le col de Cimbre, à 4.655 mètres, sur la ligne de La Paz à Yungas, etc., etc...





*Un Réseau à voie métrique*

# Le Réseau du VIVARAIS

Après de nombreuses difficultés, m'y étant pris trop tard j'avais réussi, à ma grande satisfaction. à trouver de la place pour moi et ma famille, dans un hôtel d'Yssingeaux, ancienne sous-préfecture de Haute-Loire.

Une seconde satisfaction m'attendait : un train à voie métrique !

En effet, Yssingeaux se trouve être sur le réseau du Vivarais, de la Compagnie des Chemins de Fer départementaux (C.F.D.) de Paris, qui exploite plusieurs réseaux à travers la France.

Prise de contact de suite sympathique avec M. Martin, dynamique chef de gare de la localité. Ce jour-là, j'avais averti ma femme que j'allais faire un petit tour à la gare; résultat : deux heures passèrent et je trouvais mon monde dans la plus grande inquiétude. On avait parlé à bâtons rompus de tout ce qui pouvait avoir un rapport quelconque avec le réseau, et, Dieu sait, si l'on peut avoir à en dire !!!

Et un beau matin, sur les instances de M. Martin, nous nous sommes embarqués pour le Cheylard, où se trouvent la Direction, les différents services administratifs et les ateliers du réseau.

Nous aurions certes préféré faire le trajet par la voie, mais des incompatibilités d'horaire pour le retour nous ont obligés à emprunter la route. Cependant de celle-ci, nous avons pu surveiller les évolutions d'une partie de la ligne, qui à tous points de vue, est extrêmement pittoresque.

Avant de passer à la relation de la visite du centre du Cheylard et vous transcrire les renseignements recueillis, je vous donnerai une brève description du réseau dans sa géographie, en vous priant de vous reporter au plan et tableau descriptifs ci-contre.

Deux points de départ de la Vallée du Rhône, en gare S.N.C.F.-C.F.D. pour rejoindre le Cheylard, l'un à Tournon en passant par la vallée du Doux et Lamastre, l'autre à La Voulte-sur-Rhône en passant par la vallée de l'Eyrieux. Ces deux vallées, particulièrement la seconde, sont pittoresques, tantôt sauvages, tantôt riantes. On y rencontre : ruines de vieux châteaux admirablement piquées, villages calés dans un coin de montagne et serrés autour de leur clocher, vallées encaissées, sauvages et désertiques, garnies de quelques pins rabougris et déformés, régions boisées et verdoyantes, ruisseaux cascadants. bouillonnants ou dormants.

Du Cheylard, le réseau atteint Saint-Agrève (1050 M.), toujours par la même vallée de l'Eyrieux dont la côte sauvage augmente avec l'altitude.

De Saint-Agrève, en passant au point culminant du réseau, Le Devesset 1060 mètres, on gagne Dunières, autre gare S.N.C.F.-C.F.D, par une sorte de riche haut plateau dont l'altitude moyenne est de 800 m. Entre autres gares traversées, le Chambon-sur-Lignon et Tence, sont des stations estivales bien organisées où Lyonnais, Stéphanois et quelques Parisiens se retrouvent.

Enfin, un dernier tronçon relie Dunières, en passant par Yssingeaux, à Lavoute-sur-Loire, qui se trouve à quelques kilomètres du Puy-en-Velay. Là aussi. la région traversée ne le cède en rien aux autres, avec des aperçus en plusieurs points sur la vallée du Lignon, notamment au viaduc de la Chapellette et au pont de l'Enceinte ou dit de la Sainte.

En un mot régions très variées et très intéressantes au point de vue touristique.

Mais revenons au Cheylard où en l'absence de M. Zimmer, directeur du réseau, M. Descours, secrétaire, me guide aimablement à travers ateliers et bureaux.

En premier lieu visite du dépôt locos où deux 030-030 Mallet étaient au levage en R.G. et un tracteur diésel en mise au point; puis au dépôt autorails où l'on changeait le moteur d'une double-rame et où d'autres étaient à l'entretien.

Le magasin pièces détachées que nous avons vu après est remarquable par sa propreté et son organisation. Tout y est en place, classé, étiqueté et répertorié.

Puis au hasard de notre fantaisie, nous avons circulé à travers les voies de garage où j'ai pu récolter les renseignements les plus divers sur wagons et voitures.

Les différents services : traction, voies et exploitation ont été visitées et foule de « tuyaux » m'ont été donnés.

Hélas, l'heure s'avançait et à mon grand regret, j'ai dû quitter cette délicieuse atmosphère, faite de cordiale sympathie. d'huile chaude, de vapeur, de fumée, de gaz-oil, sans oublier les bruits divers.

Dans la seconde partie qui suit, voici les renseignements recueillis. Je ne les donne pas pour complets. Ils offrent simplement un aperçu sur l'origine du réseau ainsi que sur ce qui a existé ou existe comme matériel. Ils donnent aussi des chiffres sur l'importance du trafic et montreront rapidement les projets de la direction du réseau.

## HISTORIQUE

C'est en 1886 que 102 km. 300 de voies furent ouverts et représentèrent les premiers tronçons du réseau soit :

La Voulte-sur-Rhône - Le Cheylard : 47 km. 500.

Tournon-Lamastre : 32 km. 600.

Et Lavoute-sur-Loire - Yssingeaux : 22 km. 200.

Toutes ces lignes étant construites en déviation sur le P.L.M., furent, de ce fait, classés d' « Intérêt Général » par les lois des 27 juillet 1886 et 25 mars 1896.

C'est en 1905 que les premiers tronçons furent reliés entre eux par 91 km. de voies nouvelles :

Le Cheylard-Yssingeaux : 71 km. 300. et Lamastre-Le Cheylard : 19 km. 700, et la même année qu'une nouvelle jonction avec le P.L.M. fut effectuée :

Raucoules-Brossette-Dunières (10 km.).

## MATERIEL TRACTION

**Vapeur.** — Sont en service :

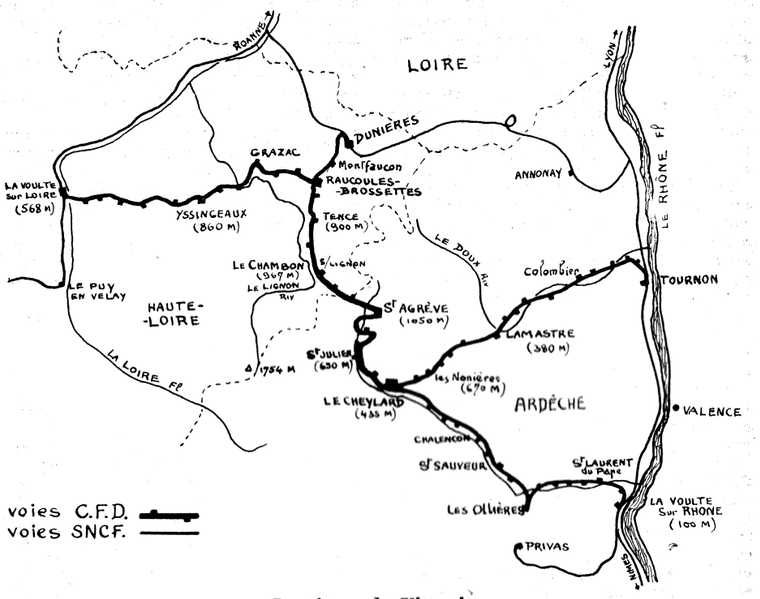
1° Des 030-030 Mallet compound locotender :

a) de 1890, encore quelques-unes;

b) de 1903-4-6, nos 401 à 408 fabriquées à Winthertour (Suisse) équipées avec traitement intégral Armand.

c) de 1927, n° 409 et 410 fabriquées à Graffenstaden;

d) de 1932. nos 411 à 414 fabriquées également à Graffenstaden, qui diffèrent des 1927 uniquement par la forme de leur abri.




**Le réseau du Vivarais.**

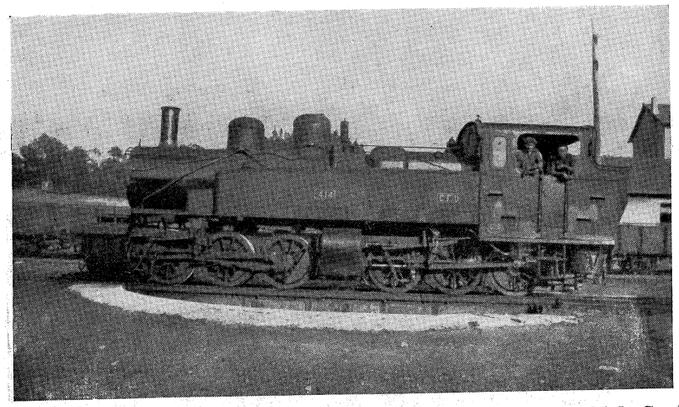




2° Des 130 à simple expansion de la Cie Fives-Lille, nos 59 à 61.

La Compagnie avait encore en service, il y a quelques années :

1° Des 020-020 Mallet dont la plupart ont été vendues. J'ai pu en examiner deux, inutilisables (embiellages, appareillage, roues, etc... démontés) sur une voie de garage d'Yssingeaux; elles portaient comme date : 1890 et comme constructeur : Graffenstaden.



(Cliché L. Gras).

**Loco Mallet, type 411-414.**

2° Des 130, simple expansion Pinguely, dont la plupart ont été vendues et dont quelques modèles sont ou seront transformés en tracteurs diesel.

## DIESEL

**A) Autorails.**

1° 4 « Flèches des Cévennes » de 1937, n° 221 à 224, fabriqués par les Etablissements Billard de Tours.

Ce sont des autorails double-rame avec poste de conduite à chaque extrémité, en conduite reversible. Elles peuvent transporter au total 94 voyageurs, dont 58 assis et 36 debout.

La rame est montée sur un boggie porteur à chaque extrémité et un boggie moteur central sur lequel repose le moteur et sa transmission aux deux essieux et où se trouve l'articulation de la caisse.

**Moteur.** — Primitivement. ces rames étaient équipées avec des moteurs deux temps C.L.M. (ex-Cie Lilloise de Moteurs, actuellement C.G.M. : Cie Générale de Moteurs); certains n'ont pas tenu plus de 100 km., probablement parce qu'ils n'étaient pas adaptés aux efforts demandés par les fortes rampes. Actuellement ce sont des moteurs diésel Willème 150 C.V. 6 cylindres, type F-6-M, 517-P qui parcourent facilement 100.000 km. sans un seul accroc (embiellage en moyenne 150.000 km., le record est de 197.000 km.).

**Boîte.** — Procédé Minerva, fabriqué à Paris, 5 vitesses synchronisées commandées par des appareils Messier (huile). Ces boîtes possèdent deux sorties renvoyant à chacun des essieux du boggie moteur.

**Freins.** — Trois sortes : Westinghouse; magnétique; mécanique (secours).

**Vitesse.** — Maximum : 68 kmh.

2° Quatre rames simples de 1937 nos 211 à 214 fabriquées également par les Etablissements Billard; elles possèdent un poste de conduite à chaque extrémité en conduite réversible.

Elles peuvent transporter au total 47 voyageurs dont 40 assis et 7 debout.

Elles sont montées sur deux boggies, dont un porteur et un moteur. Celui-ci a les mêmes caractéristiques que celui de la double rame sauf que la commande des vitesses est mécanique.

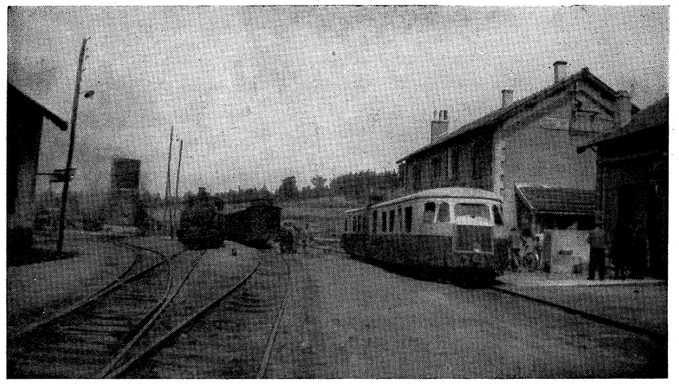
Freinage et vitesse sont identiques.

3° Trois automotrices de 1934, nos 203, 206 et 207 fabriquées par de Dion. Elles ressemblent à des cars (Oh ! horreur !)

à cabine avancée (portières à l'arrière du poste de conduite. moteur faisant saillie à l'intérieur, arrière arrondi d'un car, pare-brise, lunette arrière, etc...) et par conséquent ne sont pas réversibles; leur capacité est de 30 voyageurs assis et 5 debout, et elles possèdent une soute à bagages à l'arrière, accessible de l'intérieur et par une portière.

Elles sont montées sur un boggies porteur à l'avant, sur lequel repose le moteur, et un essieu arrière moteur; et équipées d'un diésel Unic 110 C.V. 6 cylindres, type M-26 et d'une boîte 4 vitesses à commande mécanique.

A signaler que le moteur repose bien sur le boggie avant mais que la traction



(Cliché L. Gras).

**Saint-Agrève. Autorail Mallet 413.**

se fait par l'essieu arrière, au moyen d'un arbre de transmission et d'un pont.

Un détail cocasse à ne pas passer sous silence : ces auto-motrices se passent entièrement de plaques tournantes, car elles possèdent sous leur châssis, une sorte de cric fixe, de très large dimension, qui, abaissé à l'aide d'une manivelle, repose sur la voie et les soulève suffisamment, pour que l'on puisse sur l'axe du cric, les faire tourner entièrement et par conséquent, les faire partir en sens inverse.

Vitesse : 50 kmh.

B) **Tracteur.**

La compagnie possède en outre deux tracteurs diésel numérotés « X » et « Y », à trois essieux moteurs accouplés par une bielle, équipés d'un Willème 150 C.V. avec boîte 5 vitesses.

Le châssis est tiré d'un châssis de 130 Pinguély (citée plus haut), dont on a supprimé le bissel avant porteur, les cylindres, la distribution, les bielles motrices et raccourci le châssis; seules ont été conservées les deux bielles d'accouplement.

## MATÉRIEL ROULANT

**Marchandises.** — 525 wagons de toutes sortes sur boggies et deux essieux dont 200 environ, non freinés, mais munis de conduites.

**Voyageurs.** — Sept voitures boggies à compartiments qui roulent journellement (14 T. 5; long. 17 mètres, W.C. central, eau, chauffage, 50 places). Repéré comme années de construction 1902, 1927 et 1931 et comme constructeur Dietrich à Lunevielle et La Buire à Lyon.

La Compagnie possède encore un certain nombre de voitures voyageurs qui sont garées et ne circulent que les jours d'exceptionnelle affluence.

Les voitures réformées sont transformées en wagons marchandises : plat, citerne, ou adaptées pour le système U. F.R.

**Rame de secours.** — Elle se compose de :

— Une voiture pour le personnel;
— Une voiture pour le matériel;
— Une grue sur plateau.

La Compagnie possède également une voiture-salon, qui sert pour les déplacements, lors des inspections du réseau par les administrateurs de la Compagnie.

Cette voiture, à deux essieux, comprend 2 compartiments : le premier à usage de





salon avec 2 canapés et 4 club en cuir, le second en forme de compartiment normal avec 4 places pouvant se transformer en lits. Elle possède également W.C., eau et chauffage.

Son allure est vraiment belle, surtout avec ses deux passerelles à chaque bout. entourées de ses barrières en fer forgé.

**Remorques d'Autorails.** — Deux types :

— A voyageurs sur deux boggies transportant 32 voyageurs, avec soute à bagages occupant le 1/3 de la remorque.

— A bagages et colis à un essieu, genre remorque de camion, avec bâche.

## VOIE

Le réseau. à écartement métrique, a une longueur totale de 203 km.

La Voulte - sur - Rhône - Lavoute - sur-Loire : 141 km.

Tournon-Le Cheylard : 52 km.

Dunières-Raucoules-Brossette : 10 km.

Trois types de rails vignoles :

— Type Vivarais qui équipe la majeure partie du réseau (95 %) 20 kg. en barre de 8 mètres.

— Type Lozère, 25 kg. en barre de 12 m.

— Type Standard, 26 kg. en barre de 12 mètres.

Le rayon des courbes ne descend jamais en dessous de 100 mètres.

Enfin à signaler les deux tronçons mixtes S.N.C.F.-C.F.D. à trois files de rails, depuis les points de jonction du réseau avec la S.N.C.F. jusqu'en gare de Tournon et de La Voulte-sur-Rhône.

## OUVRAGES D'ART

Environ 13 tunnels, 47 viaducs, dont un de 10 arches (Pont de l'Enceinte) et deux de 7 et 8 arches de 12 mètres d'ouverture sur 35 mètres de hauteur et de nombreux en courbes, 40 ponts métalliques dont un de 80 mètres d'ouverture, jalonnent le parcours.

Indiquons que de nombreux murs de soutènement d'une longueur impressionnante soutiennent ou surplombent la voie.

## TRAFIC

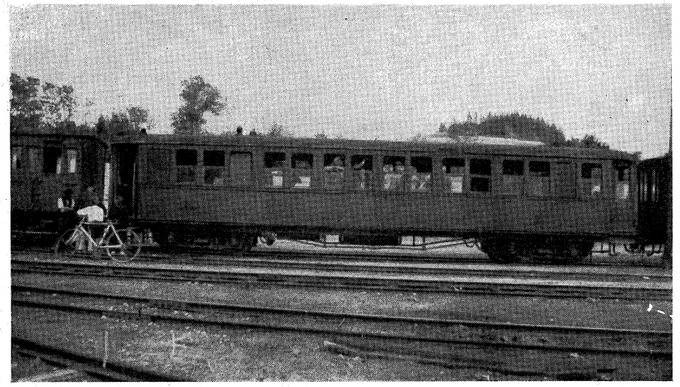
**Voyageurs :**

1939 : 391.968.
1943 : 391.868.
(Année terrible, voir ravitaillement).
1949 : 404.427.

**Messagerie.** — Constituée principalement par les primeurs :

1939 : 6.752 tonnes.
1949 : 6.237 tonnes.

Ce service est fortement concurrencé



(Cliché L. Gras).

**Voiture CCCWY 1610. I/II des C.F.D.**

L'écartement de traverses varie de 60 à 80 cm.

Les tirefonds sont standards (20×105).

Les pentes à différents endroits atteignent des pourcentages assez forts; à citer entre Le Cheylard et Saint-Agrève 25 km. de montée continue à 32,5 m/m par mètre.

par les transports routiers, mais une défense a été organisée par la mise en place d'un service de ramassage, formant groupage dans les principales gares.

**Marchandises :**

1939 : 81.382 tonnes.
1941 : 89.409 tonnes.
1949 : 60.279 tonnes.

Les principaux matériaux transportés sont :

— Les bois : 18.920 tonnes; principal centre à Lamastre; bois pour poteaux P.T.T. et pour coffrages de mines.

— Les chaux de Cruaz et les ciments de Teil : 9.270 tonnes.

— Les gravillons pour les Ponts et Chaussées : 6.716 tonnes.

— Les houilles de Saint-Etienne et du Gard pour les industries locales desservies par le C.F.D. : 9.490 tonnes.

De gros efforts d'adaptation à la vie moderne, qui demande une plus grande rapidité de transport. sont faits par la Compagnie. Pour seuls exemples je prendrai :

1° Mise en service depuis le 1-9-50, après accord avec la Société T.R.A.F.I.C. d'Aubenas, du système U.F.R. (Union Fer Route), qui consiste à charger sur wagons spéciaux des semi-remorques que des tracteurs routiers amènent à quais.

Ce système évite de la manutention et du transbordement tout en accroissant la rapidité du transport et en supprimant des causes de casse pour les matériaux et marchandises fragiles.

2° Essai de transport de charbon dans des cadres métalliques ouverts de 4 m³ 5, sur wagons plats ordinaires, ce qui permet le transbordement du plateau d'un camion sur celui d'un wagon par la grue de la gare et vice-versa.

### PUBLICITÉ

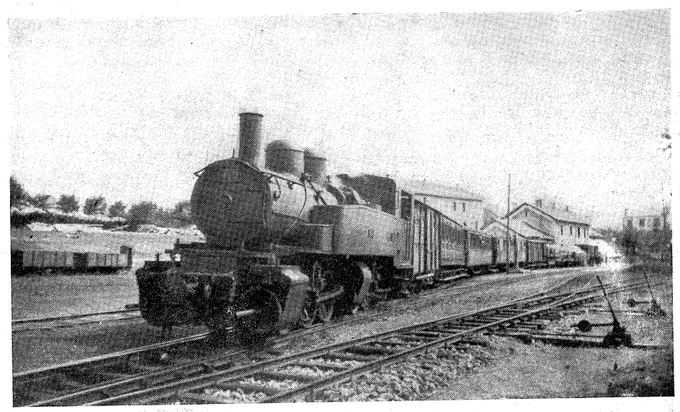
De gros efforts de publicité sont faits également, par tracts horaires dans les gares et par tracts correspondance pour les hôteliers qui les joignent à leur courrier.

### CONCLUSION

Je ne saurais trop insister, pour que tout amoureux du P'tit Train fasse, à l'occasion d'un week-end, un déplacement dans ces belles régions, avec les C.F.D.

Autant nos trains S.N.C.F. laissent une impression de puissance et de rapidité, autant ce réseau du Vivarais vous laisse un souvenir empreint de poésie.

Me voici arrivé à la fin en espérant vous avoir intéressés, amis lecteurs, tout en m'excusant des lacunes.



(Cliché L. Gras).

**Saint-Agrève. Train mixte pour Dunières.**

Je terminerai en remerciant vivement M. Descours. M. Cabis, inspecteur des voies et bâtiments, M. Bonnefoy, inspecteur commercial, M. Mathon, inspecteur chef du dépôt, ainsi que tout le personnel, qui me guidèrent et me renseignèrent avec beaucoup de complaisance et certainement beaucoup de patience et par là, me firent comprendre à nouveau tout l'amour que porte à son métier et à son train, le personnel entier d'une Compagnie, depuis le chef de service le plus haut placé jusqu'au cheminot.

J. OGIER,
Secrétaire-adjoint de l'A.M.F.L.

P.-S. — Un grand merci également à M. Peuvergne, de Saint-Germain-Laval, qui, à l'occasion d'une visite que je lui fis en octobre dernier, me laissa récolter dans son inépuisable et passionnante bibliothèque ferroviaire, certains renseignements qui me manquaient. J. O.





# LES "MIKADO" DE LA S. N. C. F.

## RÉGIONS "SUD-EST, MÉDITERRANÉE"

Les locomotives « Mikado » de la région Sud-Est-Méditerranée sont, comme celles des autres régions, des machines mixtes par excellence, c'est-à-dire assurant aussi bien les trains de voyageurs lourds sur profils difficiles que les trains de marchandises.

Le type « Mikado » a fait son apparition sur le P.L.M. en 1914. Ce fut la série 1001-1012 (141-A par la suite). Cette machine compound à surchauffe a les cylindres HP intérieurs attaquant le 2e essieu couplé et les cylindres BP extérieurs attaquant le 3e essieu couplé. Elle est équipée de 4 distributions indépendantes. Sa chaudière est celle de la « Pacific » P.L.M. de la même époque.

Il est à noter que le P.L.M. a très souvent équipé une machine marchandises de chaudières de locomotives voyageurs. C'est ainsi qu'on a eu la 140 avec chaudière de 230, la 151 avec chaudière de 241-A et les 141-A, B, C, D, avec chaudière de 231.

Par la suite la Cie P.L.M. commanda en Amérique, aux Ets Baldwin, à la fin de la première guerre mondiale des « Mikado » numérotées 141-B dont on trouve également des exemplaires sur le Nord. Ces machines 141-B-1 à 117. sont la réplique des 141-A mais, suivant la pratique nouvelle de la Cie P.L.M. comprennent seulement deux mouvements de distribution : les tiroirs HP sont commandés par un renvoi des BP, ce dispositif simplifiant l'embiellage. Il se retrouve sur toutes les locomotives compounds de ce réseau construites depuis cette époque. Quoique réalisées suivant les plans P.L.M., ces machines comportent des organes typiquement américains : boite à fumée non munie d'enveloppe calorifuge, tuyauteries raccordées par raccords « Union », soupapes genre américain, échelles en profilés assemblés, bielles d'accouplement à bagues.

En 1920, la Cie P.L.M. commande une nouvelle série, les 141-C, à l'industrie française. Elles sont elles-mêmes la réplique entièrement française des 141-B. Même dispositif pour le mécanisme (distributions conjuguées). Les résultats étant satisfaisants, deux nouvelles séries furent commandées et c'est ainsi que le nombre de ces 141-C s'est élevé à 680. Il s'agit donc de la série la plus importante des réseaux français. Il est à noter que la dernière série est équipée de réchauffeurs « Dabeg » d'origine. Un certain nombre de C ont été équipées par la suite de réchauffeurs A.C.F.I. ou Dabeg et ont alors été numérotées 141-D.

Lors de leur passage en grande réparation les 141-C et D sont transformées en 141-E. Cette transformation comprend : l'échappement double (double cheminée du modèle des 231-G), tiroirs allégés à double circulation de vapeur, guides du 2e essieu moteur en bronze. écrans parafumée (3 modèles), réchauffeur A.C.F.I. ou Dabeg sur celles qui ne le possèdent pas. Injecteur U9.

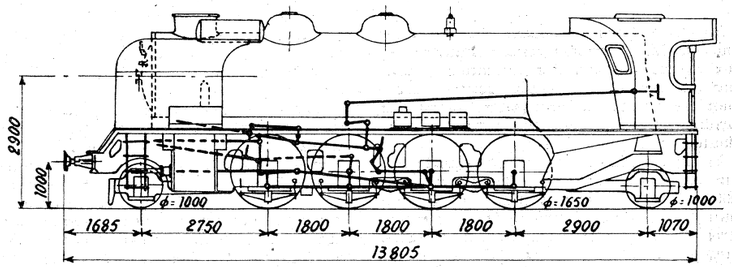
Dans quelques années, si toutefois des locomotives à vapeur circulent encore, nous ne verrons plus que des 141-E, quoique leur transformation pour la totalité ne soit pas terminée sitôt.

Ces machines, après transformation en 141-E accusent une puissance nettement supérieure, mais leur limite de vitesse est toujours fixée à 95 kmh., eu égard à leur bissel AV.

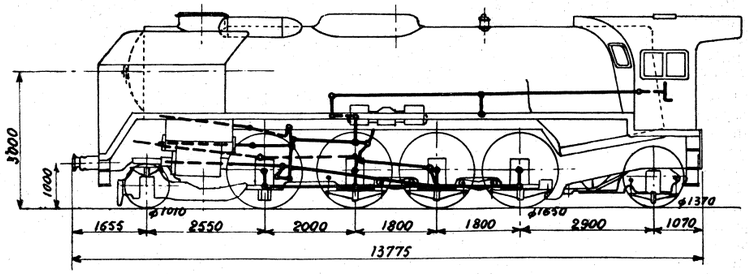
La S.N.C.F. désirant augmenter cette limite décida de modifier ce bissel et de le remplacer par un bissel-bogie du type ZARA. Cette modification devait se faire sur les 141-E mais il fut décidé qu'on créerait un type nouveau et c'est ainsi que naquit la 141-P en 1941. Cette machine qui a de nombreux organes semblables à la 141-C, comporte toutefois de nettes améliorations : renforcement du châssis, au moyen de tôles à la partie supérieure et de pièces en acier moulé, qui font ainsi un châssis que l'on pourrait appeler tubulaire. Dans cette machine les cylindres BP ont pu être placés à l'intérieur des longerons, dispositif plus rationnel, et ceci grâce à un élargissement du châssis à l'avant. Il existe en effet un bloc AV qui est quasi indéformable, en acier moulé. On trouve également sur cette machine un démarreur commandé par l'air comprimé ainsi qu'un stocker qui permet son utilisation sur de très longs trajets. Le timbre de la chaudière a été porté à 20 kgs au lieu de 16. La silhouette a été améliorée et nous pouvons dire qu'il s'agit d'une locomotive d'un effet très heureux et d'une allure typiquement française. Son bissel-bogie véritable bogie à un seul essieu lui permet une vitesse limite de 115 kmh. Tous les lecteurs de cette revue connaissent trop cette machine pour qu'il soit nécessaire d'insister sur ses qualités et les ré-

## 141-E provenant des 141-C-D - S.N.C.F -5-6

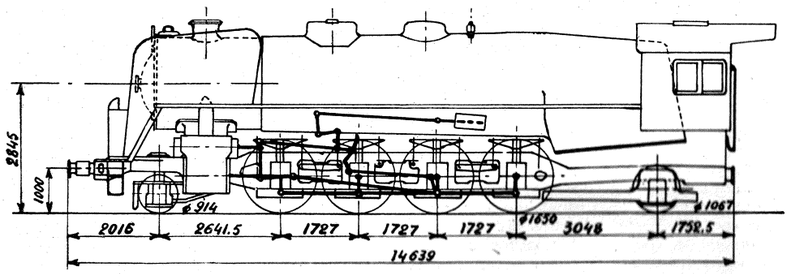
Réchaufeur A.C.F.I. ou Dabeg




## 141-P - S.N.C.F.



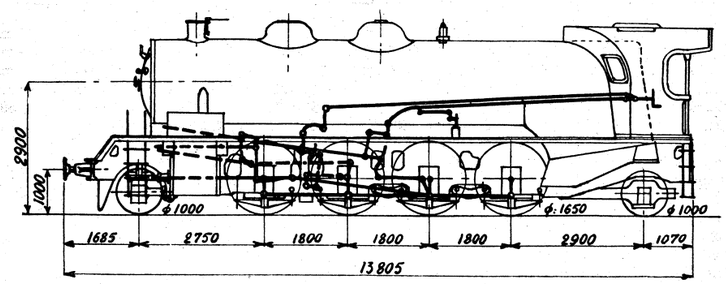

## 141-R - S.N.C.F.



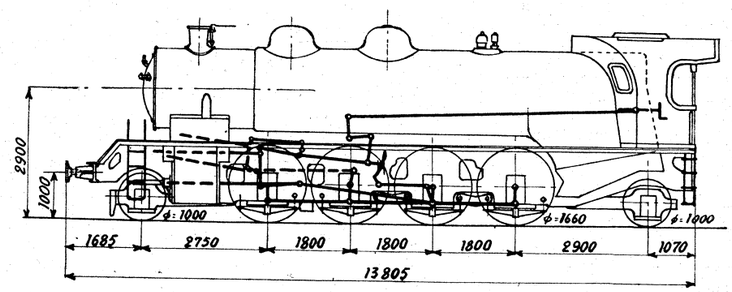





## 141-A-1 à 12 - S.N.C.F. 5-6

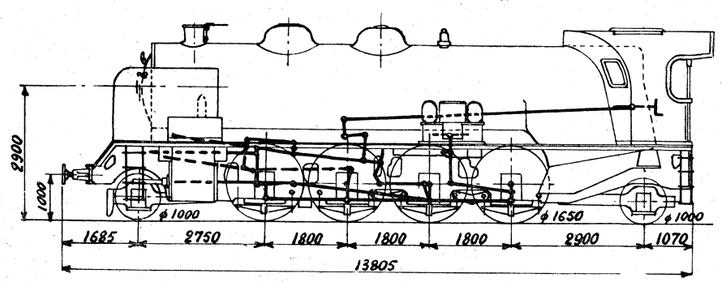



## 141-B-1 à 117 - S.N.C.F. 5-6




## 141-C-D-1 à 680 - S.N.C.F. 5-6

C = sans réchauffeur D = avec réchauffeur



**PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES**
**DES « MIKADO » S.N.C.F. RÉGIONS SUD-EST & MÉDITERRANÉE**

| | 141-A | 141-B | 141-C-D | 141-E | 141-P | 141-R |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Surface de grille..... | 4,25 m² | 4,30 m² | 4,25 m² | 4,25 m² | 1,28 m² | 5,16 m² |
| Surface de chauffe .... | 219,08 m² | 220,29 m² | 220,29 | 220 m² | 198,80 m² | 246,09 m² |
| Surface de surchauffe. | 70,63 m² | 70,63 m² | 70,63 m² | 70,63 m² | 87,10 m² | 65,40 m² |
| Timbre ..... | 16 kg. | 16 kg. | 16 kg. | 16 kg. | 20 kg. | 15,46 kg. |
| Diamètre des cylindres | 510-720 | 510-720 | 510-720 | 510-720 | 410-640 | 597 |
| Course des pistons.... | 650-700 | 650-700 | 650-700 | 650-700 | 700-700 | 711 |
| Diamètres des roues motrices ..... | 1,650 | 1,660 | 1,650 | 1,650 | 1,650 | 1,650 |
| Diamètres des roues du bissel AV..... | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,010 | 0,914 |
| Diamètres des roues du bissel AR..... | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,370 | 1,067 |
| Poids à vide ..... | 84,1 T | 84,3 T | 85-87 T | 87-88 T | 103 T | 105,3 T |
| Poids en ordre de marche ..... | 93,3 T | 93,5 T | 94,7-97 T | 96,3-97,2 | 112 T | 115,5 T |
| Poids adhérent ..... | 69.5 T | 71 T | 70-72 T | 72-76 T | 75,6 T | 80 T |

sultats obtenus tant aux essais qu'en service courant. Une seconde série a été construite en 1946. On en trouve sur le Sud-Est. l'Est et l'Ouest.

Cet exposé ne serait pas complet si nous ne disions pas un mot de la 141-R. Cette machine très connue des lecteurs est à simple expansion, deux cylindres et est bien typiquement américaine quoique étudiée en collaboration avec la S.N.C.F. Elle fut commandée en Amérique dès la fin de la dernière guerre mondiale et comporte 3 types différents par des détails de fabrication.

1er type : châssis en barres, roues motrices à rayon, Bissel AR en éléments assemblés, chauffe au charbon par stocker, réchauffeur Worthington.

2e type : châssis en barres, roues motrices à rayons, sauf roues du troisième essieu moteur, du type Boxkop, bissel AR en éléments assemblés, chauffe au charbon par stocker, réchauffeur Worthington, porte de boite à fumée type Nord. Un certain nombre de ces machines ont été équipées pour la chauffe au mazout.

3e type : châssis en acier moulé, roues motrices Boxkop, bissel AR monobloc, chauffe au mazout, réchauffeur Worthington, porte de boite à fumée type Nord, roulements à rouleaux.

Toutes ces machines sont équipées d'un changement de marche commandé par l'air comprimé. Elles sont très puissantes et sont munies d'une chaudière à très grande surface de chauffe, comparable à celles de nos 241. Toutefois il semble que la 141-P française soit un peu plus puissante.

Les 141-R sont réparties sur tous les réseaux de la S.N.C.F. et il existe bien peu de lignes sur lesquelles on ne les rencontre pas. Leur simplicité permet de les utiliser en banalité.

**TENDERS**

Aux 141-A, B, C, D, E, sont accouplés des tenders de 21, 23 ou 25 m³ à 3 essieux. Toutefois la tendance actuelle est d'utiliser des tenders à bogies de 28 m³, ce qui permet des trajets plus importants sans prise d'eau, surtout lorsque ces machines sont utilisées en montagne sur lignes accidentées.

Les 141-P ont des tenders de 34 m³ type 34-P, bien connus des lecteurs.

Les 141-R ont des tenders de 30 m³ type 30-R, soit à soute à charbon, soit à soute à mazout.

Toutes ces machines « Mikado », aussi bien utilisées pour trains de voyageurs que pour trains de marchandises sont également excellentes pour les lignes accidentées à profil difficile. Aussi en rencontre-t-on partout. Leur poids adhérent important ainsi que le diamètre relativement faible de leurs roues motrices leur permet de développer un effort de traction assez élevé. La région Sud-Est possède avec ces machines un belle série qui lui a permis d'unifier un certain nombre de pièces. C'est ainsi que les chaudières des 141-A, B, C, D, E, étant identiques à celles des 231, il existe donc plus de 1.000 chaudières semblables sur cette région.

Ces locomotives ont rendu d'excellents

(Suite et fin page 95).





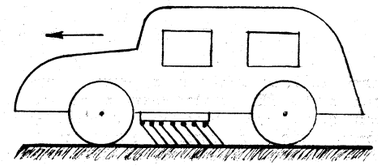
# TRUCS ET MOYENS

## LA ROUTE ET LE RAIL

Il existe dans le commerce un jouet qui représente une piste sur laquelle se meuvent de petites voitures. Le principe en est si simple que nous ne pouvons pas ne pas l'appliquer sur nos réseaux.

La piste, simple feuille de papier légèrement pelucheux, reliée au vibreur d'un électro, est animée d'un mouvement de va-et-vient très rapide de très faible amplitude — donc invisible — les véhicules comportent entre leurs roues, un petit tampon de velours brossé dont les poils inclinés dans le sens opposé de la marche, empêchent par contact avec la piste vibrante le véhicule de reculer. Les véhicules peuvent donc aller ensemble dans le même sens ou en sens inverse les uns des autres (voir croquis n° 1).

Sur nos réseaux, qui nous empêche d'établir une route basée sur ce principe. Une partie de la route (20 cm. avant et après le passage à niveau sera commandée par un vibreur autonome dont la mise sous tension s'effectuera lorsque le P.N. sera levé et dont l'arrêt sera commandé par l'abaissement des barrières. De telle sorte que nos petites voitures rouleront toutes seules sur toute la route (des bandes de papier jaune, imitant la réalité sur les routes nationales, guident les voi-



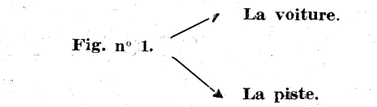



Fig. n° 1.

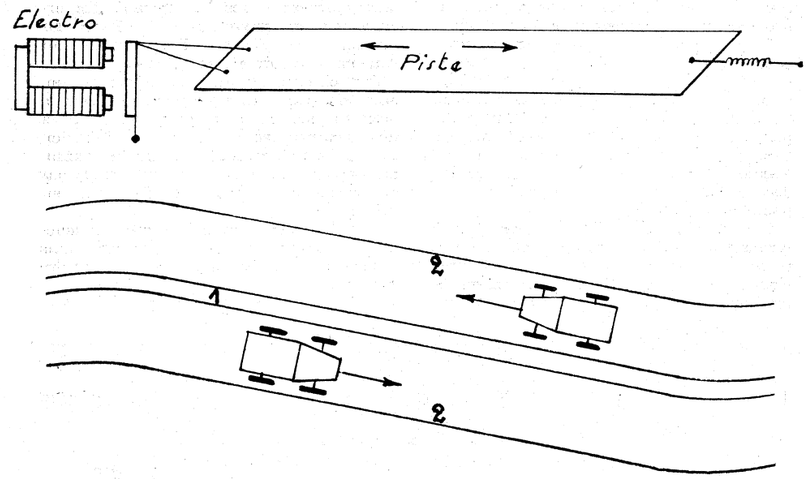



**Fig. n° 2 : Route et guide.**

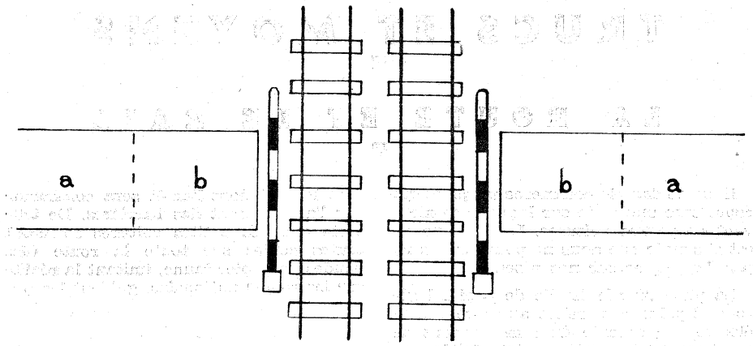



**Fig. n° 3 : Le passage à niveau et ses abords.**

tures en ligne droite et en courbe (croquis n° 2). Elles s'arrêteront et repartiront devant les P.N. suivant que ceux-ci seront ouverts ou fermés (croquis n° 3), les voitures éloignées continuant de rouler. L'effet est d'un réalisme étonnant et l'installation vraiment peu difficile à construire. Avis aux futurs constructeurs de ce système.

J. VAUDÉ.

## SIGNALISATION

Voici un cas fort complexe de signalisation dont les schémas ci-contre raviront nos lecteurs s'intéressant aux signaux.

Il y a là, en effet, un mélange de voies assez impressionnant : raccordement triangulaire avec six aiguilles : quatre à prises en pointes, quatre à prise en talon et quatre croisements. Pour n'importe quelle direction donnée, tous les blocks doivent jouer de tous côtés et provoquer la mise aux carrés des signaux des lignes adjacentes et garantir les points de croisements.

La plus typique est la liaison Paris-Amiens qui doit être garantie par un carré sur la ligne Le Havre-Paris, Le Havre-Amiens et Rouen-Martainville-Amiens et provoque le blocage de toutes les bifurcations. Le tracé Le Havre-Amiens est aussi épineux et doit être garanti des circulations en provenance de Paris sur Amiens, de Rouen - Martainville sur Amiens et d'Amiens sur Rouen.

Par ailleurs, les schémas ci-contre donnent six combinaisons possibles avec la position des signaux correspondants et nos lecteurs seront à même d'étudier, tout à loisir, les multiples autres combinaisons qui peuvent être provoquées par des positions de trains en différents endroits.

Nous pensons également que ces schémas pourront aider nos lecteurs dans l'étude de la signalisation de leur propre réseau.

(Voir schémas pages 83 et 84).

UTILISEZ NOS PETITES ANNONCES
ELLES SONT EFFICACES
ET VOUS RENDRONT SERVICE





nette. Le projet est abandonné, mais le tracé de la voie est visible au delà de Chorges ainsi qu'un fort beau viaduc qui a l'air de bien s'ennuyer du fait de son isolement et de son inaction.

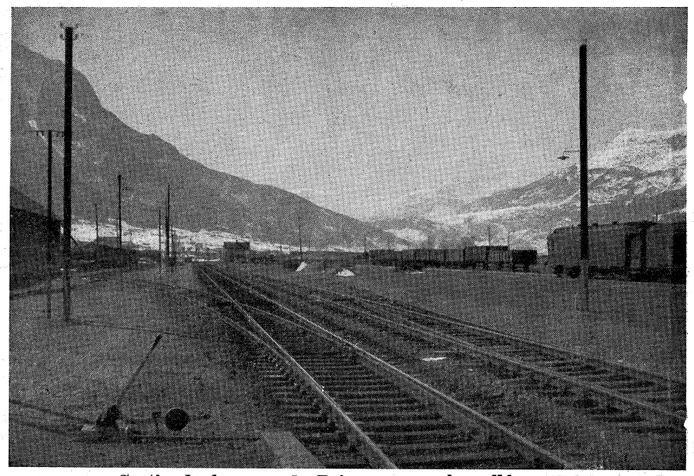
Le parcours Gap-Briançon comprend deux tunnels d'une certaine importance, de nombreux ouvrages d'art, et est au point de vue pittoresque et touristique de toute beauté.

Rappelons que cette ligne a été mise en exploitation le 15 juillet 1883 pour la section Gap-Mont-Dauphin, et le 15 septembre 1884 pour la section Mont-Dauphin-Briançon.

La ligne de Briançon est intéressante pour l'amateur désireux de construire une ligne de montagne avec un terminus conforme tant au point de vue réalisme des installations qu'au point de vue exploitation. Certes, si l'on s'en tient à l'échelle intégrale, la gare de Briançon, depuis la première aiguille jusqu'au cul de sac de bout de ligne mesure près d'un kilomètre ce qui donnerait 23 mètres de longueur en « O » et 11 m. 50 en HO. Aussi bien faut-il raccourcir ces longueurs tout en gardant l'allure principale des installations et ainsi que nos lecteurs pourront le constater dans le croquis d'adaptation ci-contre, nous pouvons arriver à inscrire tous les bâtiments voyageurs et marchandises, dépôt et remise dans un rectangle de 5 mètres sur 1 m. 40 et même beaucoup moindre si l'on s'en tient à des trains de faible longueur.

Le trafic de la Gare de Briançon consiste en quelques trains de voyageurs express comprenant des voitures directes de ou pour Paris, des trains locaux, des autorails express et omnibus ainsi que des trains de messageries mixtes. Voilà de quoi composer des rames de toute nature et de toute longueur. A noter que des remorques sont fréquemment ajoutées aux autorails ainsi que l'on peut le constater sur la photo de la fig. 3.

La traction est assurée par des 141 du dépôt de Veynes. Durant la période de grands froids, ces machines sont munies de petits chasse-neige leur permettant de déblayer la voie à condition que l'épaisseur de la couche ne soit pas importante.



**Sortie de la gare de Briançon vers la vallée.** (Cliché « Loco-Revue »).

Il est évident que pour les Amateurs désireux de construire et d'exploiter une telle ligne, il ne peut être question d'employer des 141 à grand empattement nécessitant des rayons importants mais pour de faibles charges, des 130-230, voire des 140 (1) à petites roues conviendraient fort bien.

Au point de vue signalisation, la gare de Briançon est simplement protégée par un disque rouge situé à 1.000 mètres en aval de la première aiguille et d'un damier rouge et blanc doublé d'un losange jaune situés à cent mètres en aval de cette même aiguille.

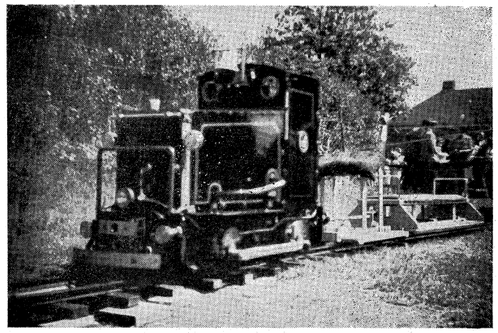
J. F.

(1) Une description détaillée sur la construction d'une 140 C de la région Ouest commencera vraisemblablement avec notre prochain numéro.

# UN TRACTEUR MODÈLE REDUIT POUR ENFANTS ET "GRANDES PERSONNES"

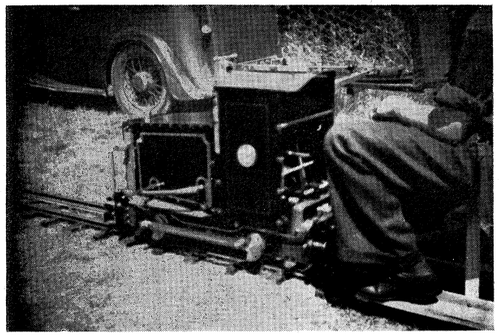
Un de nos correspondants anglais, M. Harold-F. Wightwide, a bien voulu nous communiquer les quelques notes ci-dessous concernant la réalisation d'un tracteur au 1/10e qu'il a réalisé voici trois ans. L'idée lui vint de construire ce genre de machine pour corser un « Garden Party » et amuser les enfants, mais, nous écrit-il, il y a encore plus de passagers adultes ! ! ! Depuis lors, il n'y a pas de réjouissances, de kermesses, etc., où le p'tit train de Mr Wightwide ne soit de la partie.

La traction à vapeur demandant une expérience consommée quant à la construction d'une locomotive à cette échelle et, d'autre part, ne voulant pas être tributaire de l'électricité, notre constructeur s'est rabattu sur le moteur à essence. L'étude et la construction de ce modèle lui ont demandé quatre mois de travail intensif, et tout l'ensemble : tracteur, wagons et voies, a été construit dans son atelier et de ses propres mains.



**Le tracteur vu de face.**

**Les roues motrices de ce modèle mesurent 144 m/m de diamètre et sont montées sur des essieux dont toutes les fusées reposent sur des roulements à billes. Les longerons sont en tôle d'acier de 4 m/m d'épaisseur. La longueur de la machine est de 1 m. 05 hors tampons, sa largeur : 0.22. La cabine dans laquelle se trouvent** tous les appareils de commande mesure 0,60 de hauteur.



**Vue arrière du tracteur.**

Le moteur est un deux temps de 125 cm³ et comprend un embrayage spécial inventé par son constructeur et permettant la marche avant et arrière du tracteur. Celui-ci peut remorquer aisément six enfants plus le conducteur sur un terrain non préparé à l'avance. En réalité, il peut remorquer de 450 à 500 kg. Son poids en ordre de marche est de 100 kg. environ. La caisse est laquée rouge avec filets or du meilleur effet.

Depuis sa mise en service, M. Wightwide estime qu'il a remorqué près de 10.000 personnes. Toutes nos félicitations au constructeur.

■ Faites lire **LOCO-REVUE** à vos Amis ■





# TRANSFORMATION DE VOITURES L.R.

Disposant à un moment d'une certaine quantité de voitures et wagons L.-R. dont les dimensions ne correspondaient, pas plus que l'apparence d'ailleurs, à des véhicules à peu près à l'échelle, je fus incité après de nombreuses réflexions à modifier les unes et les autres.

Dans quelques articles publiés antérieurement par « Loco-Revue », j'ai décrit des wagons couverts et frigorifiques obtenus en partant de châssis de wagons plats. Mais il restait à modifier les voitures et le problème était plus compliqué en raison de la nécessité de laisser les baies à jour et aussi d'en augmenter le nombre tout en utilisant les côtés d'origine comme base ou support dans la transformation envisagée.

Comme tous les amateurs le savent, ces voitures en tôle d'acier mince, soudée électriquement au châssis plus épais se prêtent assez mal à la soudure à l'étain car pour obtenir des points de soudure électrique nets. la tôle nue est employée. Cette tôle peinte au pistolet est souvent déjà un peu oxydée par l'atmosphère et les manipulations, et requiert un sérieux grattage avant soudure à l'étain. Dans le montage je devais effectivement souder certaines parties à ajouter et en river d'autres pièces en aluminium fondu notamment.

Voici donc comment je débutais dans mes opérations : tout d'abord, donner aux baies une forme à peu près dans les proportions de celles des prototypes. Cela signifie qu'il fallait augmenter la hauteur des fenêtres du wagon jouet; mais pour limer une tôle mince et par dessus cela répéter le travail un grand nombre de fois, pour plusieurs voitures, cela aurait été fastidieux. Aussi bien, avec une charnière de carrosserie, je constituais une presse à découper, en ajourant une patte de la charnière à la forme exacte que je voulais obtenir pour les baies, et en montant sur l'autre patte un boulon dont la tête limée en conséquence, pénétrait juste dans la partie ajourée.

Il ne s'agit plus que de passer chaque fenêtre sur cette presse originale pour en retirer l'excédent de métal.

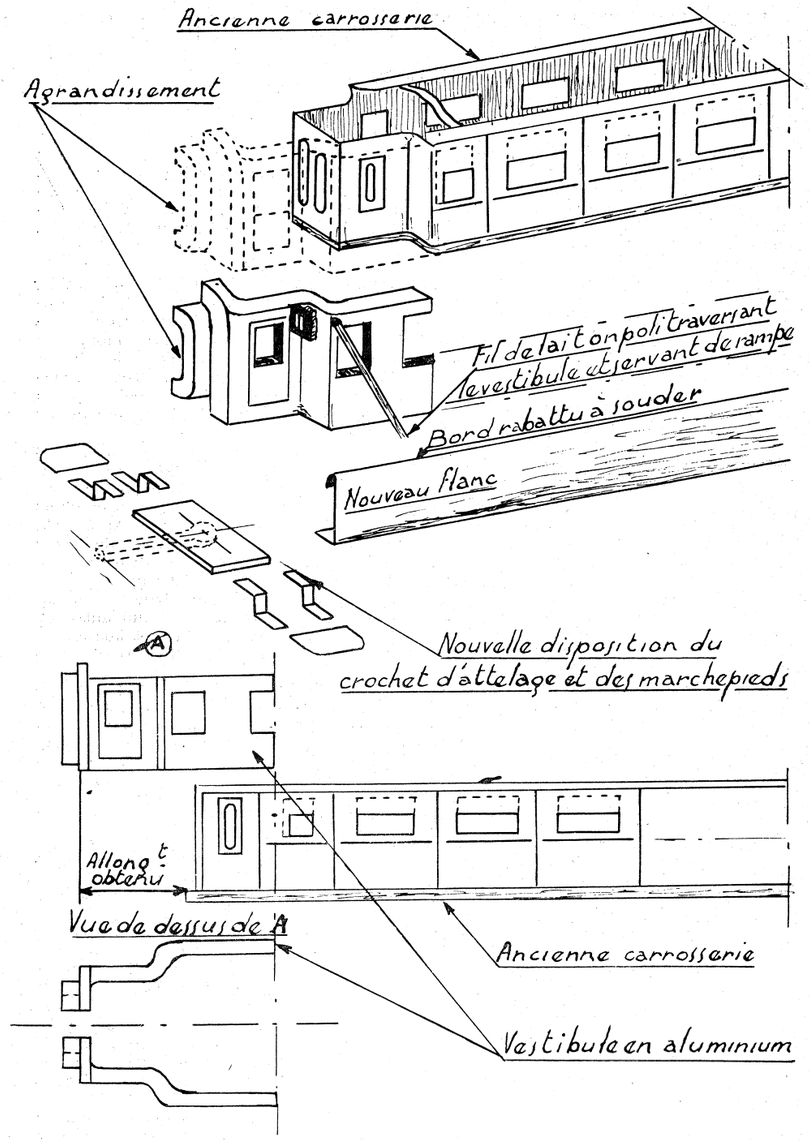
Sur la patte inférieure de la charnière (côté ajouré) maintenue dans un étau d'établi, j'avais donné un trait de scie servant de guide, dans lequel s'emboîtait le rebord d'appui de la toiture du véhicule. Ainsi, toutes les baies étaient découpées à la même hauteur. Mais il est bien évident que cet emporte pièce primitif, quoique efficace. en acier non trempé, donnait par un jeu inévitable, des « bavures » non négligeables. Cependant, comme ces dernières étaient à l'intérieur de la caisse c'était moins ennuyeux, sauf toutefois pour les limer. Mais enfin je parvins à en retirer la majeure partie avec moins de peine que si j'avais dû refaire à la lime le contour de chaque baie.

Bien entendu, j'avais fait sauter les pattes qui sur le wagon jouet relient les deux côtés de la caisse, sans quoi je n'aurais pas pu faire glisser la voiture dans les deux bras de la charnière. Après cela il fallait augmenter la hauteur des côtés de la caisse ou pour mieux dire les faire descendre plus bas. J'en fis une série, en fer blanc composés d'une bande de métal avec un rebord en haut et un autre en bas. Cela les rendit rigides et laissant le rebord du bas avec une largeur de 6 m/m environ; en équerre avec le côté, je repliais sur lui-même celui d'en haut pour renforcer les flancs de la nouvelle construction. C'est précisément ce bord qui devait être soudé à l'étain à l'ancienne caisse, et cela se fit sans trop de mal avec le soin nécessaire, et un très gros fer à souder ordinaire.

Bien entendu, ces bandes de métal dépassaient la voiture primitive aux deux bouts, ou plus exactement, recouvraient les vestibules d'extrémités en laissant un vide entre le nouveau flanc et la partie en retrait comportant porte et marche-pied. C'est là que devait venir s'emboîter les nouvelles extrémités en aluminium fondu destinées à augmenter la longueur totale de la caisse et la porter ainsi de 24 à 30 cm. environ.

J'aurais dû atteindre davantage, mais comme j'avais des courbes de 60 cm. de rayon à ce moment, je ne devais pas trop déborder pour éviter un aspect disgracieux.

En bref, les côtés de fer blanc venaient prendre fin au droit de la porte de chaque








côté du vestibule nouveau et se trouvaient rivés à ce même point, les rivets étant ensuite affleurés à la lime. Le haut de l'ancienne caisse était bordé d'une bande de fer blanc de 5 m/m de hauteur environ en forme d'U renversé et pressé sur le côté de l'ancienne caisse préalablement débarrassée du rebord servant d'appui à la toiture. La nouvelle toiture en effet, en aluminium fondu devait s'emboîter de façon différente de l'ancienne.

Lorsque les bouts de caisses ou vestibules furent rivés, je fixais en dessous de leur plancher une tôle, rivée aussi, car chaque vestibule était en deux moitiés, droite et gauche. Cette tôle servit à fixer les nouveaux marchepieds et les crochets d'attelage. Les soufflets, venus de fonderie avec les bouts furent complétés par un fil de laiton recuit enroulé sur le noyau d'aluminium de sorte que cela donnait très bien l'illusion des plis. Enfin, une tôle soudée à la dernière spire stimulait le joint de raccordement, avec découpage intérieur tenant lieu de passage.

Les marchepieds comportent deux marches, et les rambardes ou rampes en fil de laiton poli, traversent le vestibule de part en part dans le haut, pour venir s'emboîter en bas. dans des trous où elles sont soudées par derrière. Ainsi, le dessin est net. Les fenêtres des vestibules sont fausses et simulées par le métal coulé en retrait. La peinture gris mat pour ces fenêtres et du papier paraffiné derrière du celluloïd pour les autres baies donnent l'illusion de glaces couvertes de buées comme cela arrive souvent en hiver. A cet égard, je signale en passant que les baies ainsi présentées donnent aux modèles en général plus d'apparence que les vides noirs qui se fondent avec la couleur sombre des carrosseries. De plus cela n'empêche nullement l'éclairage intérieur, si l'on veut, qui est plus diffus qu'avec des baies non voilées.

Sur chaque flanc de voiture est soudée une petite plaque d'itinéraire, qui ajoute une note claire sur la carrosserie. Les tampons sont du type sec, et les attelages sont ceux du L.-R., pour fonctionner avec le reste du matériel.

Les toits sont en aluminium fondu, d'après un modèle en bois, les cotes étant dans le dit modèle en bois, réalisées avec du fil textile collé et peint. Les ventilateurs, type 2e classe sont seulement stylisés et venus de fonderie avec l'ensemble. La peinture est gris clair avec brossage léger de noir et de jaune pour simuler la patine de la route.

Le dessous du châssis comporte le soudage de tuyauteries semblables à la vue en élévation du prototype avec caisses d'accumulateurs (en bois), et dynamo, en bois aussi. suspendue à son bras d'attache.

Les bogies sont ceux d'origine, c'est-à-dire L-R, complétés par des balanciers rapportés sur les flasques, dont les extrémités reposent sur des pseudo-boîtes d'essieu d'un type déjà décrit, faites avec des capuchons en laiton de crayons de piles de poche. Quatre petits bossages en relief rappellent les boulons des couvercles de boîtes d'essieux. Enfin, dans l'évidement des flasques de boggies, un morceau de plomb, mis en forme simule les bouts de ressorts transversaux à lames, des prototypes.

La peinture noir mat finit l'ensemble, tandis que le vert S.N.C.F. donne à la carrosserie un certain aspect réaliste malgré les imperfections du modèle, et sa transformation en vérité un peu imprévue.

R. GAUDIN.

## LES MIKADOS S. E. de la S. N. C. F.

(Suite et fin)

■

services et nous souhaitons que leur carrière ne soit pas encore terminée de sitôt, ce qui est à prévoir puisque les plus anciennes sont améliorées et deviennent de véritables machines modernes.

Je voudrais que ce petit exposé encourage les modélistes à exécuter les modèles de ces locomotives dont la réalisation ne présente pas des difficultés insurmontables. Ils trouveront dans le commerce de nombreuses pièces qui peuvent convenir à ces modèles. Il est également possible de les exécuter en HO. J'ai exécuté moi-même une 141-E à cette échelle, comportant tous les détails et je me propose de faire une description de cette machine dans un article à venir. Tous les moteurs du commerce conviennent à ces machines grâce à leur foyer débordant.

Les lecteurs trouveront ci-joint un tableau des dimensions principales ainsi que les diagrammes des machines décrites.

Maurice de ROUX
Ingénieur E.I.M.
Tamaris-Alès (Gard)

# GRAND CONCOURS

## Organisé par les Établissements J. FOURNEREAU à AURAY

A la suite du transfert des Ets J. Fournereau à Auray, le réseau Montecalvitien a dû être démoli. Sa reconstruction est maintenant à l'ordre du jour et la grandeur du local nouveau permet d'envisager l'établissement d'un réseau beaucoup plus important.

Nous avons pensé que les lecteurs de « Loco-Revue » pourraient grandement nous aider dans la réalisation du plan de ce nouveau réseau et nous leur offrons, en contre-partie, la possibilité de gagner des prix intéressants en s'essayant au traçé des voies futures de la Société Alréenne des Chemins de Fer.

Avant de donner les caractéristiques générales du futur réseau, nous attirons l'attention des concurrents sur les quelques notes suivantes :

Sur la page ci-contre, les concurrents trouveront le plan de la pièce où doit être construit ce réseau. L'espace libre est de 7 m. 50 sur 5 m. dans sa partie la plus large. La limite de l'emprise du réseau qui est indiquée sur le schéma ci-contre peut toutefois être légèrement dépassée si besoin est. Il y a lieu de sauvegarder l'accès aux vitrines et de laisser libre passage dans la partie supérieure droite. Les tables et décors devront être établis de telle sorte que les endroits vitaux du réseau soient toujours accessibles (terminus, dépôt, triage, embranchements, etc.), La fenêtre peut être masquée s'il y a lieu. Les voies peuvent être placées sur des plans différents et toute liberté est laissée aux créateurs à condition toutefois de rester toujours dans le domaine pratique et de ne pas trop s'écarter de la réalité. L'ensemble devra comprendre une partie montagneuse et rocheuse s'affaiblissant pour donner naissance à la plaine où l'on pourra inscrire le cours d'une rivière. C'est à l'extrémité opposée que se trouvera le grand terminus avec une amorce de ville.

Voici les caractéristiques principales projetées pour ce nouveau réseau :

Ecartement « O » : 32 m/m.

Rayon minimum des courbes : grandes lignes. 1 m. 20; voies de service, 0 m. 90.

Rampes, grande lignes : maximum 3 %; ligne voie unique et raccordement de service : 4 %.

Terminus à cinq voies principales, situé en dehors des circuits.

Gare de passage à trois voies, stations ou haltes.

Sauts de mouton, ouvrages d'art, etc.

Grande ligne à double voie permettant des marches continues.

Ligne à voie unique ou tortillard.

Ligne de rocade à circuit fermé.

Gare à marchandises et butte de triage.

Dépôt, plaque tournante de 24 m/m de $\phi$.

Voies de garage.

Les plans établis par les concurrents devront être dessinés à l'encre de chine sur papier blanc genre Canson ou sur papier calque. Ils devront être à l'échelle de 0 m. 10 par mètre et porter **au dos** le nom et l'adresse du concurrent en lettres d'imprimerie. Ces plans seront à envoyer à « Loco-Revue », Service des Concours, avant le 1er **juin 1951.** Les résultats seront aussitôt annoncés et la publication des plans des trois premiers lauréats aura lieu dans le courant de l'été. Ces prix s'établissent comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| 1er | prix ..... | Frs 2.000 |
| 2e | » ..... | Frs 1.500 |
| 3e | » ..... | Frs 1.000 |

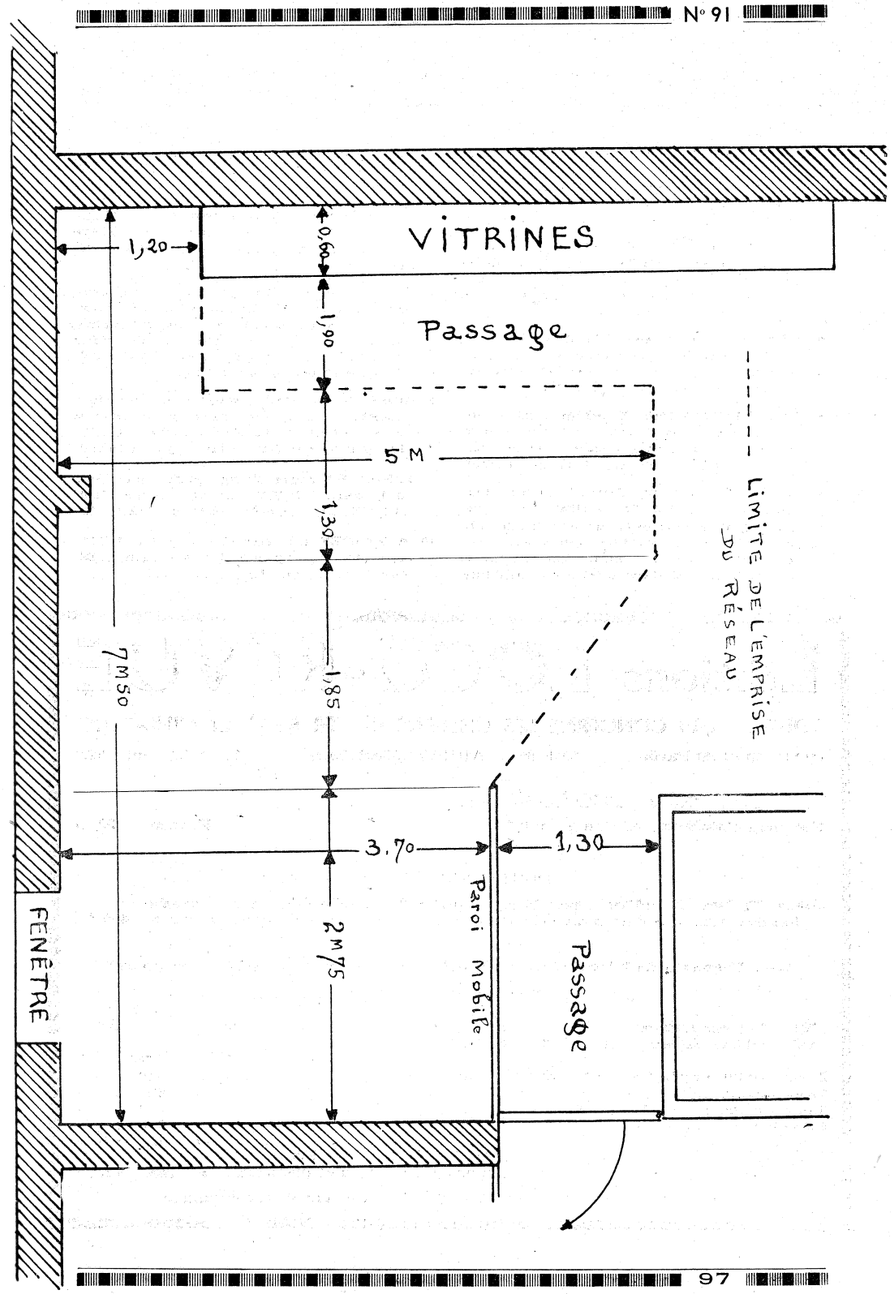
Valeur à prendre en marchandises aux Etablissements Fournereau.

Les 4e, 5e et 6e prix recevront des lots de consolation.

N. B. — Pour la réalisation de ces plans, il pourra également être fait usage par les concurrents des nouvelles planches d'éléments de voies et de branchements édités par « Loco-Revue » (voir page 70, 2e col.).







# PETITES ANNONCES

TARIF : LA LIGNE
Annonce privée ..... 30 fr.
Annonce commerciale.. 40 fr.

1. **VENDS** ou **échangerais** contre matériel H0, « Loco-Revue », nos 46 à 77, et 141-P en « 0 » en cours de construction avec moteur Fournereau et pièces du commerce. RAGOT, Claude. 147, r. Thiers, Petit-Quevilly (S.-I.).

2. **OFFRE** loco Marklin électrique « 00 » neuve à qui me procurera le **disque Gramophone** no 4.1012 « Contes d'Orient », de J. Strauss. Ecrire M. L. JACQUIN, 84, rue de la République, Morez (Jura).

3. **RECEDE** rails et appareils de voie V. B., ainsi que pylones et caténaires, état neuf, prix très avantageux. Ecrire à Georges VILAIN, 2, impasse Guéménée, Paris, 4e.

4. **ECHANGERAIS** train Maerklin « 00 », absolumt neuf, avec transfo 220/20 v., contre « 0 » bon état garanti. Détails contre timb. THEVENOT, La Monta, St-Egrève (Isère).

5. **CHERCHE** situation dans branches maquettes et modèles ferroviaires. Serais capable tenir emploi monteur, expédition, correspondance, comptabilité, vente, etc..., régions et villes indifférentes. Pourrais investir petit capital dans affaire si possibilité logement. Faire offre à M. Jean CERF, 24, rue Lucien-Guillemant, Louhans (Saône-et-Loire).

6. **0-H0** pièces détachées neuves, bas prix. Revues diverses. Liste contre timbre à Pierre MARCEL, Clos-Rival, Saint-Genis-Laval (Rhône).

7. **EN « 0 »** suis acheteur wagons couverts deux essieux, wagons STEF, réservoirs, tous montés sur essieux et roues J.F.; voiture postale métallique à l'échelle super-détaillée. Faire offre avec photos aux Etabl. EVERDRY, 3, place Ernest-Renan à Dijon.

8. **ACHETE** locos électr., wagons, transfo 110 v. Maerklin, ainsi que rails et accessoires V. B. Le tout en H0. Ecrire à Ch. MICHEL, 10, grande rue Saint-Clair, Lyon (Rhône).

9. **VENDS** H0 cause chang. écart., une Boer 030, constr. P.M.P., invers. cellule. LOISEAUX, 37, rue Folie-Méricourt, Paris, 11e.

10. **A VENDRE** très bon état Inverter A.T.R., type 110 v., capacité 200 w. Ecrire TESSIER, 17 bis, rue La Boétie, Paris.


# Éditions LOCO-REVUE

TOUT CE QUI CONCERNE LES CHEMINS DE FER RÉELS ET MINIATURE

C.C.P. 20 81-39 Paris — **Tél. 65 — AURAY (Morbihan)** — R. C. Lorient 21510

EDITIONS « LOCO-REVUE » :

**Nouveau Catalogue,** édition juin 1950..... **Franco 30 »**

— **OCCASIONS DU MOIS** —

**Model Railway Handbook,** par Basset-Lowke. Une belle édition sur couché donnant une vue d'ensemble du modèle réduit en tous écartements franco **450 fr.**

Le « **Memento de l'Amateur** » est provisoirement épuisé (3e édition en cours)

— **NOUVEAUX PLANS** —

**1531 - Fourgon autom.** Type **50 »** **1705 - Autorail léger,** type X 5500.... **50 »**
**1532 - Voiture autom.** Chamonix **50 »**

| | Prix | Franco |
|---|---|---|
| **Loco-Revue,** année 1947, nos 46 à 50. Le numéro..... | **50 »** | **50 »** |
| **Loco-Revue,** année 1948, non reliée..... | **660 »** | **680 »** |
| **Loco-Revue,** année 1949, non reliée..... | **750 »** | **770 »** |
| **Loco-Revue,** année 1950, non reliée..... | **750 »** | **770 »** |
| Reliure mobile pour l'année ..... | **350 »** | **450 »** R (1) |
| **Album des Locomotives à Vapeur de la S.N.C.F.,** par J. Fournereau. Descriptions de 100 machines avec photos et plans | **1.200 »** | **1.400 »** R (1) |

**PORT ET EMBALLAGE EN SUS** (1) envoi recommandé






# A TRAVERS LES CLUBS

## FRANCE

PARIS. — Association Française des Amis des Chemins de Fer. Réunions amicales au Siège, gare de l'Est (sous-sol), tous les jeudis soirs, de 20 h. 30 à 23 h., et les samedis après-midi, de 15 h. à 19 h.

ASNIÈRES. — Section Modellistes : réunion tous les jeudis et dimanches, au Centre administratif et social d'Asnières. Stand de tir : jeudi de 21 h. à 22 h. 30; dimanche, de 9 h. à 10 h. 45.

AVIGNON. — Section régionale de l'A.F.A.C. Réunions amicales, visites d'installation S.N.C.F., etc. Renseignements : M. H. Etienne, 2 bis, route de Lyons, à Avignon. Tél. 27.48.

BORDEAUX. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section bordelaise a ses réunions amicales le 1er et le 3e samedi de chaque mois à 15 h., au Foyer Cheminot, 16, quai de la Monnaie. Pour tous renseignements, s'adresser au Délégué régional, président de Section : N. FALQUE, 110 bis, r. Paulin, Bordeaux.

BORDEAUX. — **Le Club des Modélistes bordelais est devenu une réalité. Tous les fervents du p'tit train se retrouvent le 2e et 4e samedi de chaque mois, chez M. Dufour, au 44 du cours Marc-Nouaux. Ils sont certains d'y trouver le meilleur accueil ainsi que la documentation la plus utile concernant la construction de modèles ferroviaires réduits, Loco-Revue, Mémento de l'Amateur, plans, photos, etc., etc.**

CLERMONT-FERRAND. — Assoc. des Amis des Chemins de Fer. — Délégué : M. A. Perreau, 14, rue d'Albou à Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

**CLERMONT-FERRAND.** — Club Clermontois des Amateurs de Chemins de Fer Miniature, chez M. A. Bouve, 27, rue Blatin. Réunion générale tous les premiers dimanches du mois. Renseignements les mardi et samedi après 18 h. Outillage et machines à la disposition des amateurs le samedi à 15 heures.

DOUAI. — L'Association des Modellistes Douaisiens continue ses travaux et est heureuse de donner tous renseignements d'adhésion, etc... S'adresser à M. René Delsaux, 1, rue Saint-Nicolas, à Douai (Nord).

DIJON. — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Costet, tabac, 25, rue des Forges, à Dijon.

GRENOBLE. — Club des Amateurs de Trains Miniature, s'adresser pour tous renseignements au siège social provisoire : Café du Progrès, place Championnet, Grenoble.

LILLE. — Loco Modèle Club Nordiste. Réunion des Amateurs tous les derniers samedis du mois. Pour tous renseignements s'adresser à M. Olivier, 278, rue Gambetta, à Lille.

LYON-A.M.F.L. — La première Assemblée générale de l'A.M.F.L. a été un plein succès; on y remarquait la présence de M. Gayrard, directeur de la Cie O.T.L., de M. Gilly, ingénieur principal ateliers O.T.L., de M. Drevon, du service commercial « Voyageurs » S.N.C.F. 4e Arr., de M. Duprilot, chef de gare principal hors classe Lyon-Perrache délégué par M. Jay, ingénieur principal chef du 4e Arr., qui ont été surpris par notre activité et nous ont vivement encouragés. M. Cibert, notre président d'honneur, et M. Blanc, directeur de la Cie Est-Lyon, s'étaient excusés, retenus par des engagements antérieurs.

Voici l'A.M.F.L. bien partie. Les hésitants sont invités à nous rejoindre au plus tôt, ils profiteront de tous nos « trucs » de construction.

Réunions techniques et d'information chez M. Charras, vice-président, 20 rue Hénon, Lyon-Croix-Rousse, les 2e et 4e mardis, à 20 h. 30.

— Renseignements généraux et adhésions auprès de M. Vedrenne, secrétaire, 161, avenue de Saxe.

LYON-A.F.A.C. — Réunion 1er et 3e lundis de chaque mois, 51, rue de la Bourse. Section de Modélistes. Section de Tramways. Pour tous renseignements, s'adresser au Président M. Paillard, 15, rue de Condé, à Lyon, ou au Trésorier, 12, avenue de la Gare, La Demi-Lune (Rhône).

MARSEILLE. — Section régionale de l'Afac. Réunion tous les jeudis, de 18 h. 30 à 20 h., 30, rue Benedit, Marseille.

MODELLISME CLUB DE PROVENCE. — Les amateurs sont priés de se faire connaître à M. Picano, 18, cours Lieutaud, Marseille.

MONTAUBAN. — Tous les amateurs désireux de se grouper sont priés de prendre contact avec M. E. Cassan, 26, rue Denfert-Rochereau, Montauban (Tarn-et-Garonne).

MONTPELLIER. — Il est rappelé aux membres de l'A.F.A.C. de la région de Montpellier qu'une permanence provisoire est assurée tous les soirs aux Ets **Les Maquettes Jop,** rue **Foch,** à Montpellier. Tous les amis et sympathisants sont cordialement invités.

MODELE-CLUB MULHOUSE, 28, rue du **Runtz,** Mulhouse (Haut-Rhin). — Réunions mensuelles tous les premiers mardis du mois, à 20 h. 30, au siège du Club. Tous les sympathisants y sont cordialement invités. Permanence tous les mercredis soir, à 20 heures, et les samedis, de **15** à 18 heures.

NANCY. — **Association des Modélistes Lorrains.** Les amateurs et constructeurs de modèles réduits sont priés de se faire connaître à M. Remarck, 15, aven. Anatole-France, à Nancy, secrétaire de l'A.M.L. Association déclarée à la Préfecture de Meurthe-et-Moselle. Réunion d'information, visites S.N.C.F., etc...

NANTES. — Délégué de l'Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer : M. G. Hervouet, 9, rue Lafayette, Nantes.

NIMES. — Le Club des Modélistes Ferroviaires Nimois est officiellement constitué. **Président :** M. M. Coste. Siège social et permanence chez M. M. Sals, 4, rue de la Monnaie, Nîmes. Tél. 25-31. Pour tous renseignements, écrire ou téléphoner au secrétaire : M. Sals, à l'adresse ci-dessus.

ORLÉANS. — **Section Orléanaise de l'A.F.A.C.:** réunion tous les premiers mardis de chaque mois, à 21 h., dans notre nouveau local situé en gare d'Orléans, quai A, au-dessus du local de la S.A.C.O. Une carte d'accès au quai est délivrée spécialement aux membres de la Section afin d'aller aux réunions. En cas de mardi tombant un jour férié, la réunion est reportée au mardi suivant. Réunion de 21 h. à 24 h.

Délégué régional : M. Pierre Schwaederlé, 21, rue des Charretiers, à Orléans. — Délégué adjoint : M. Jean Goussu, 20, rue Saint-Marceau, à Orléans. — Permanence et dépositaire de « Loco-Revue », « Modèles Ferroviaires », « Chemins de fer », chez Jean Grelli r, membre de l'A.F.A.C.; Radio-Sonore, 21, rue Charles-Sanglier, Orléans. — Pour tous renseignements, s'adresser au délégué adjoint : M. Goussu, 20, rue Saint-Marceau, Orléans.

ROUEN. — Les amateurs modellistes se retrouvent, le samedi après-midi, chez M. P. Buquet, 241, rue du Renard.

STRASBOURG. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de fer. Délégué : M. J. David, 30, rue Oberlin, Strasbourg.

TOULOUSE. — Association Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section toulousaine a ses réunions amicales le 1er samedi de chaque mois à la bibliothèque S.N.C.F. (ancienne gare du Sud-Ouest : ligne de Castres, près de la gare de Messageries, boulevard de la Gare). Réunions à 21 h. Pour toute autre information, s'adresser au Dr Desrus, 35, route de Blagnac. Tél. 242.88

## BELGIQUE

BRUXELLES. — Le Club Ferroviaire de Bruxelles rappelle que ses réunions amicales se tiennent tous les jeudis de 20 à 22 h. en son local habituel, 18, rue de l'Evêque à Bruxelles. Toute personne qui en exprime le désir sera aimablement renseignée sur les conditions d'admission au cercle.

Les projections cinématographiques du mois de janvier (réalisées grâce à l'amabilité de M. Descamps, cinéaste) comportaient entre autres des films ferroviaires français, gracieusement mis à la disposition par la S.N.C.F. à la grande reconnaissance du « Club Ferroviaire de Bruxelles ».

## SUISSE

GENÈVE. — Club Genèvois de Trains Miniatures. Réunion du Club le 2e et 4e lundi de chaque mois. Local : 14, rue Malatrex à Genève. Bienvenue à tous les amateurs.

LOCO-CLUB-MONTREUX. — Case Postale 5 à Glion-sur-Montreux. Réunions tous les Mardis au local du club : usine de Taulan à Montreux (Suisse).

NOTE IMPORTANTE. — Nous rappelons à MM. les Secrétaires de Club, qu'ils doivent nous faire parvenir tous communiqués le 15 du mois précédent la date de parution du numéro dans lequel doivent figurer leurs avis.

# Etabts FOURNEREAU

C.C.P. 1577-38 PARIS — **LE SABLEN, AURAY** (Morbihan) — R. C. Lorient 14.207 b

**Tél. : 65**

**S.A.R.L. au capital de 500.000 fr.**

**MAQUETTES ET MODÈLES RÉDUITS DE CHEMINS DE FER**

## Le plus GRAND CHOIX de pièces détachées en Ecart: O

MOTEURS — BOITES DE CONSTRUCTIONS — MATERIEL FIXE

Catalogue général illustré .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 150 fr
Pièces détachées seulement.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 50 fr.

**PIÈCES**

**Nouveauté :** Roue laiton pour bogie Bugatti, diamètre 16 m/m.. .. .. .. .. .. 30 fr.

**Caisse wagons marchandises** tout bois construites suivant principe des boites de constructions : Tombereau 2 essieux.. .. .. .. .. .. .. 600 fr.
Couvert 2 essieux .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 1.000 fr.
Couvert à bogies type TP .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 1.500 fr.

**SÉLECTION DE MODÈLES SUPER-DÉTAILS AU 1/43e**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Locomotive Nord, type 230-D .... | 45.000 fr. | avec roues isolées | 50.000 fr. |
| Locomotive Sud-Est, type 242-BT. | 50.000 fr. | | 55.000 fr. |
| Locomotive Sud-Ouest, type 240-P | 55.000 fr. | | 61.000 fr. |
| Locomotive Nord, type 150-P.... | 55.000 fr. | | 61.000 fr. |

Toutes ces machines sont équipées de notre fameux moteur Type A-50 avec arbre à cardan et vis sans fin.

Bloc moteur à 3 essieux, type 231 RBD monté avec moteur A.50, cardan, vis sans fin, roues et distribution complète .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. **6.750 fr.**

Agent pour la Suisse : « **Tous Modèles Réduits** », **S.A., 5, rue Montbrillant, GENÈVE**

Agent pour la Belgique : **M. DE CUYPER « Les Modèles D.G.H. »**
**. 24, rue de la Bienfaisance, BRUXELLES**

**N.-B. — Expédition franco de port et d'emballage pour toutes commandes dépassant 2.000 francs. (Taxes en sus 2.50 %).**

# THE MODEL RAILWAY NEWS

La plus ancienne revue anglaise sur les Modèles Ferroviaires en Grande-Bretagne

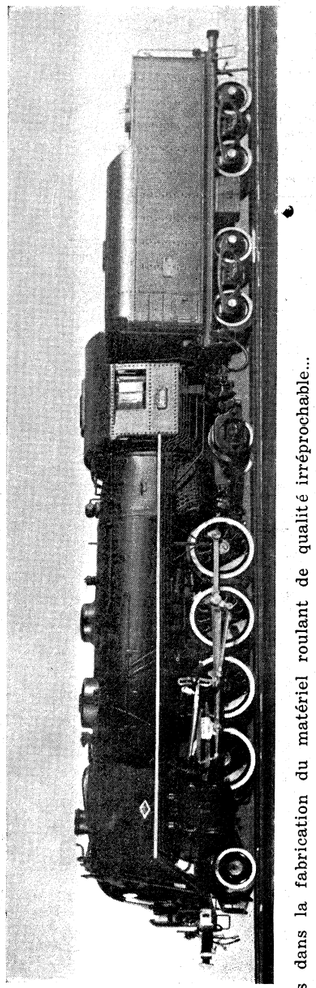
PARAIT MENSUELLEMENT sur 32 pages
Grand format 18 × 25

**Très nombreux clichés et diagrammes sur beau papier couché**

Le Numéro : **60 fr. franco**
Abonnement annuel : **600 fr.**

Agent pour la France :
Editions « LOCO-REVUE »

# MUNIER, Constructeurs, 21, avenue de la Marne COMPIÈGNE (Oise)



Echelle : 1/43e

Ecartement : O = 32 m/m

...spécialisés dans la fabrication du matériel roulant de qualité irréprochable...

...Présentent une gamme de locomotives, voitures et wagons rigoureusement à l'échelle et superdétaillés :

**LOCO-TENDER** 222 TA du **Nord**, jolie petite machine de manœuvre.

**LOCO-TENDER** 141 TC du **Nord**, puissante locomotive de banlieue.

**LOCO 220 Ouest** et son tender, modèle ancien, plein d'attraits.

**LOCO 230 D** du **Nord** et son tender 23 A, machine pour express.

**LOCO 140 A** du **Nord** et tender 23 A, pour trains de marchandises et mixtes.

**LOCO 141 R** de la **S.N.C.F.** et son tender 30 R, la plus jolie maquette.

**VOITURES NORD** grandes lignes, très faciles à monter.

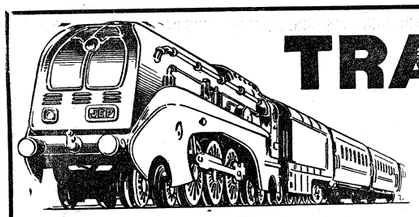
**VOITURES EST** grandes lignes, tout laiton ou fer blanc.

**ALLÉGÉ POSTALE**, modèle unifié.

**WAGON COUVERT K** superdétaillé monté sur ressorts à lames véritables...

**....et tous accessoires de haute qualité.**

**NOUVEAUTÉS DU MOIS : Bogie OCEM pour voitures voyageurs. Nouvelle construction TOUT ACIER et laiton. Pas d'ébarbage. Pas de trou à percer. Pas de risque de casse. 4 rivets à poser et c'est tout. — Roues isolées pour réseau à 2 rails (motrices et porteuses). — TARIF : 25 francs.**



# TRAINS JEP

## CINQUANTE ANNÉES - DE SUCCÈS -

**JEP 1949**

Depuis cinquante ans, les trains **JEP** mécaniques et électriques, les premiers des trains jouets français, font la joie des enfants.

Les trains **JEP** sont de véritables modèles en réduction, d'une précision parfaite et d'un fini merveilleux, des grands trains en circulation sur les réseaux français.

En plus d'une gamme très complète en voie 0, **JEP** présente maintenant tout un ensemble en voie 00, loco aérodynamique 232, wagons voyageurs et marchandises de toutes sortes, rails, croisements, aiguilles, signaux et de nombreux accessoires.

Demandez nos catalogues.

**LE JOUET DE PARIS, 39, boulevard Beaumarchais, PARIS** (3e)

---

## " SHIPS and SAILING "

Nouvelle Revue Mensuelle publiée par Al. KALMBACH

**VOILIERS**
**CARGOS**
**PAQUEBOTS**

TOUTE la VIE MARITIME **aux Editions « Loco-Revue » Auray** (Morbihan) Franco : **200 fr.**

---

## OCCASION EXCEPTIONNELLE

A VENDRE, en provenance du démontage du réseau Montecalvitien

Voies droites et courbes à deux files de rails, traverses à l'échelle, en coupons de longueurs diverses, 0m50 maximum. — Rayon 0m90 et 1 mètre.

Prix : 250 fr. le mètre franco

Aiguillages simples D ou G. Rayon 0m90 et 2m25

Prix : 625 fr., pièce en 0,90, franco
850 fr., pièce en 2,25, franco

**Envoi rapide contre mandat adressé aux**
Etablts J. FOURNEREAU,
à AURAY (Morbihan)

---

## LABO-MODÈLE

## J. LAGADEC

**Tout ce qui concerne les « P'TITS TRAINS » à COLOMBES**
**32, rue Henri-Martin, 32**

---

## MODEL RAILROADER

**La Revue Mensuelle sur le Modèle Réduit Ferroviaire la plus importante du monde entier**

Le numéro : **180 fr. franco**
Numéro spécimen : **130 francs, franco**
**AUX EDITIONS « LOCO-REVUE » AURAY** (Morbihan)

---

## CONSERVES DE BRETAGNE

« NOTRE SPÉCIALITÉ »

**DÉLICIEUSES COQUILLES SAINT JACQUES PRÉPARÉES au BEURRE FIN de BRETAGNE**

**180 fr.** la boîte de 250 gr. pr 3 pers.
**340 fr.** la boîte de 500 gr. pr 6 pers.

**Franco de Port et d'Emballage**
Toutes taxes comprises

**Conserves de : Petits Pois, Haricots, Flageolets, Pâté de Porc, Thon et Sardines à l'huile.**

Catalogue sur demande

**HUETTE-LERAY et Fils**
**Conserves alimentaires**
**AURAY (Morbihan)**
Maison fondée en 1905

---

PRODUCTION SOLOGNOTE DE MATÉRIEL FERROVIAIRE ET SYLVESTRE
EN RÉDUCTION POUR LES ECARTEMENTS H0, 00, 0 ET I

# René CLAUDE

MODELMAKER

Domaine des ETANGS-SECS, par ARDON (Loiret)
**Téléph. 9 à Mézières-les-Cléry**

« L'Ile Enchantée », décor réalisé par M. R. Claude

En vente dans toutes les Maisons spécialisées et

aux Etablissements J. FOURNEREAU à AURAY (Morbihan)
Représentant général pour la France.

aux Etablissements J.-R. EDOUARD, 94, av. Albert à BRUXELLES (Belgique)
Agent général pour le Bénélux.

aux Etablissements CUORATO Isacco, cours Vittorio-Emanuel, 36, à TURIN (Italie), Agent général pour l'Italie.

aux Etablissements T.M.R., 5, rue Montbrillant à GENÈVE (Suisse)
Agent Général pour la Suisse.

Sur demande, envoi du Tarif 1949 contre 28 francs en timbres-poste

**BENELUXIENS**
— MODÉLISTES & AMATEURS —

**J.-R. EDOUARD**

**94, avenue Albert, BRUXELLES. Tél. 4325.09**
Grossiste et concessionnaire exclusif BENLUX vous présente : **Ech. HO/OO**
**VB** : Elements de voie (s'adaptent aux autres fabr.) et wagons de marchandises super-détail.
**PMP** : Locos BEIOI, BB 8001, Boer, Autorail.
**Miniatrain** : 2 C2, 141 P, 231 P, voitures.
**Martin** : voitures voyageurs.
**Oméga** ; wagons marchandises en plastique.
**Ateliers Cropsy** : Maquettes et décor, réseau.
**Mathe** : signaux.
**Airmer** : accessoires divers.
**R. Claude** : décoration sylvestre.
**Midlin Models** : accessoires de voies.
**Le Disque Rouge** : signalisation. **Ech. O.**
**HAG** superbe Re 4/4 et voitures.
**Gerard** : moteurs Ajax 4,20 et 110 V.
**Spécialités : Leu thold et Co** : Tous les profilés, rail OO, O, I et U, I, L, T, —, O, laiton, petite visserie et quincaillerie.
**Poteaux et catenaires** O et OO (Bruxelles-Charleroi).
**Constructions** de voies et maquettes.
**Rail OO** maillechort ech. NMRA.
**J.M. Chauquet** : décolletage automatique.
**Munier** : locos, voitures, acessoires.
**Gil** : canots, accessoires, bateaux.
**Miba Reporter** : Magazine ferroviaire.
PRINCIPAUX REVENDEURS dépositaires :
**Bruxelles : M. Ferber,** rue Saint-Jean, 46.
**Brand Fres,** rue Marché-aux-Herbes, 60.
**Liger-Belair,** 220, Ch. de Wavre.
**Aviatic,** 252, Ch. de Waterloo.
**Minimecanic,** rue de Nancy.
**Anvers : Standard House, 12, r. des Tanneurs**
**Gand : Maes,** 1, rue Savaen.



TOUS TRAINS MINIATURE
* *
TOUS ECARTEMENTS
* *
NEUF ET OCCASIONS
* *
PIECES DETACHEES
**HO** et **O**
* *

**J.-R. ALLARD & Cie**
72, r. d'Amsterdam
**Paris - Saint-Lazare**
* *
*AMATEURS !*
*nous avons ce que vous cherchez !*
— TIMBRE POUR RÉPONSE S.V.P. —



**Rue de la Bienfaisance, 24**
BRUXELLES-NORD
Reg. Com. Bruxelles 164.530

*Les Modèles*
**D.G.H.**

En plus de notre propre fabrication, nous sommes en mesure de fournir de stock de Bruxelles les principaux articles fabriqués par les firmes dont nous sommes Agents exclusifs :

**ETABL. FOURNEREAU : BB Belge en « 0 ». Moteurs. Boîtes de constructions. Pièces détachées.**
**V.-A. ANTAL : Locos P.L.M. 231-H et voitures S.N.C.F. en H0.**
**ATELIER 73 : Pièces bronze pour locos en 0.**
**BAVERET : Moteurs et bogies-moteurs en 0.**
**J. L. : Boîtes de construction de matériel roulant en H0.**
**REAUBOURG : Pièces bronze pour locos en H0.**
**T.A.B.-GERARD : Toutes pièces détachées et moteurs en H0.**
**ART ET SCIENCE : Traverses bois pour 0 et H0.**
**G.E.M. - GIOCCATOLI ELETTRO MECCANICI : Trains électriques complets et accessoires en 0 et H0.**
**D.G.H. : Pièces détachées en 0 et H0. BB 101 belge en H0. Bogie moteur en H0.**

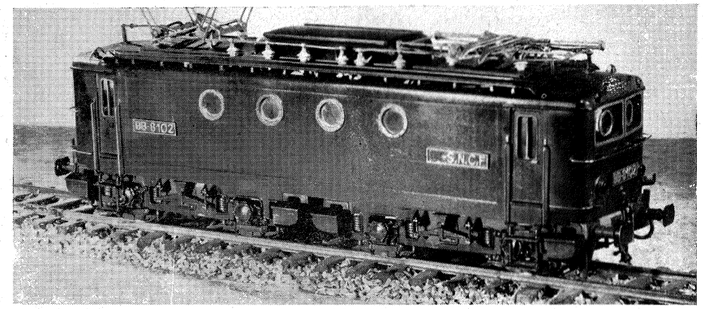
Envoi de notre catalogue illustré contre 20 fr. belges en timbres-poste
**Maquettes et Modèles à l'échelle pour tous usages. — Jouets scientifiques**



108, RUE DE TURENNE
PARIS (5e)

**KILOMÈTRE 108**

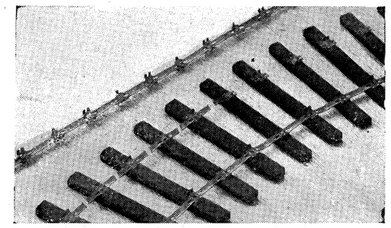
Turbigo 64-79
Métro : Filles-du-Calvaire




BB 8001.

**TOUTES FOURNITURES POUR MODELES REDUITS ET MAQUETTES DE CHEMINS DE FER**
**Toujours en stock en « 0 »**
**Les productions R. VARIN en boites de construction ou en détail : 141-P, 231-G P.L.M., 030-TB, BB-8001, 2-D-2 502. Voitures Est à deux essieux suspendus.**
**Bogies Pensylvania et Diamond à ressorts agissants.**
**Roues de Wagons en acier décolleté de précision. - Roues motrices et porteuses tous diamètres (bronze)**
**NOUVEAUTE** : Berceau bronze pour montage en boggies du moteur A-50 Fournereau, montage facile, puissance extraordinaire, souplesse, silence.
CARTER A BAIN D'HUILE, monté avec couple 1/15 ou 1/20 avec un essieu et arbre pour moteur, peut servir pour tous types « vapeur ». — RHEOSTATS, TRANSFOS, redresseurs toutes puissances, modèles impeccables; ce qui se fait de mieux. — PROFILE et traverses 0 et H0. — VOIE BATIMETAL. — PEINTURES MATES, NOIR, VERT, MARRON. — Pistolets.
**TOUTES LES PRODUCTIONS DES ETABLISSEMENTS FOURNEREAU.** En boites de construction ou en détail. Plans et librairie.
Conseils et renseignements par Ingénieurs spécialistes tous les jours, de 10 h. 30 à 12 h. et de 15 h. 30 à 19 h. — Catalogues « 0 » et photos des 141-P, 231-G 030, BB-8001, contre 30 fr. en timbres. Listes H0 contre 15fr.
A partir de septembre, tous les mois un article sacrifié.
Distributeur des Fabrications R. VARIN pour le Benelux : M. DE CUYPER, 24, rue de la Bienfaisance à Bruxelles





Deux façons de monter une courbe.

Pour construire **rapidement** des
**Voies Réelles et Précises**
DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR les
Traverses et Selles « TIRE-FOND »

« Art & Science »
marque déposée

Équipez votre réseau avec **nos ensembles montés spéciaux**
pour aiguillages à droite ou à gauche,
au rayon de 0,90 en écartement « O »

**Nous avons réservé l'exclusivité de vente de ces modèles aux**

**Etablissements J. FOURNEREAU**
**LE SABLEN-AURAY** (Morbihan)

REVENDEURS, adressez-vous aux Ets J.F.J. pour la fourniture de cet article

# LA MAISON DES TRAINS

S. A. R. L. au Capital de 50.000 francs

**24, Passage du Havre - PARIS (9e)**

Métro Caumartin (à l'entresol, pas en boutique)

Téléphone : Trinité **13.42**

**NOUVEAUTÉS EN HO**

**DE CHEZ T.A.B. : Superbe 2D2**, moteur cinq pôles, doux et extra puissant. Inversion par courant redressé. Prix .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 9.900 fr.

**DE CHEZ P.M.P. : Toutes les motrices P.M.P.** sont désormais livrées avec marche automatique par survoltage et fonctionnent sur transfos P.M.P., Antal, Marklin ou similaires. De plus, le nouveau moteur 1951, doux et puissant, et le fini de leurs carrosseries classent ces motrices parmi les plus belles réalisations. Elles fonctionnent par rail central ou caténaire.

**MOTRICE ELECTRIQUE** type BB Etat. Prix .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 5.990 fr.

**MOTRICE ELECTRIQUE** type BB 8001 .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 5.990 fr.

**AUTORAIL** type « Flèche du Jura » .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 5.850 fr.

**MOTRICE** BBB 6002, longueur 22 centimètres .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 8.250 fr.

**DIESEL** de manœuvre et de trains marchandises .. .. .. .. .. .. .. .. .. 7.200 fr.

**TRANSFO** à survoltage, gradué et puissant, disjoncteur thermique, prise secondaire pour accessoires .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 4.650 fr.

**Toutes les voitures grandes lignes de la S.N.C.F.**, longueur 27 centimètres :

Attelages V.B., 1re, 2e, 3e, mixte .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 1.500 fr.

Type Nord, 1re, 2e, 3e, mixte .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 1.500 fr.

**L'AFFAIRE DU MOIS : Transfos J.E.P. 220 volts** > 20 volts, 25 watts, 4 vitesses .. 600 fr.

40 watts, 4 vitesses .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 900 fr.

ENVOI EN PORT DU AU REÇU DU MONTANT DE LA COMMANDE

**Agent des marques J.E.P., Hornby, L.R., B.L.Z, Märklin, Antal, Miniatrain, P.M.P., V.B., T.A.B., Fournereau — Catalogues O : 25 fr.; HO : 25 fr.; V.B. : 45 fr.; Fournereau : 165 fr.**

TOUT POUR LE TRAIN MINIATURE

**O et HO**

# REMICO

**54, Rue de Miromesnil**

**— Anjou 71-20 —**

MÊME DIRECTION :

**128, avenue de Neuilly**

**NEUILLY-SUR-SEINE** - Maillot 99.32

**17, rue Nationale**

**EVIAN-LES-BAINS** (Haute-Savoie)

*vous offre le plus grand choix de modèles réduits.*

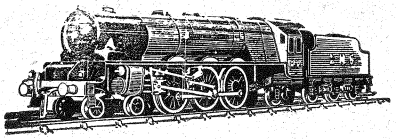
**BOITES DE CONSTRUCTION ACCESSOIRES - PIÈCES DÉTACHÉES - TRAINS - BATEAUX AVIONS - MOTEURS EN TOUS GENRES**

MODÈLES RÉDUITS FERROVIAIRES

par

## BASSETT-LOWKE LTD

NORTHAMPTON -- ENGLAND



**Une grande variété de Modèles de Locomotives anglaises sont à votre disposition dans le populaire écartement « O » sous trois formes de traction différentes :**

**VAPEUR-Electrique (12 v. cont)**
**Mouvement d'Horlogerie**

**La Duchesse de Montrose illustrée ci-dessus est un excellent exemple des modèles des fameuses locomotives Anglaises construites par BASSETT-LOWKE.**

**Une agence a été établie à Genève pour la desserte de toute la région de la Suisse Romande et toute une gamme de Modèles de BASSETT-LOWKE y est exposée pour l'examen et l'achat. S'adresser à :**

TOUS MODELES REDUITS S. A.
5, rue Montbrillant
Genève (Suisse)


*Le Gérant :* Ch. OLIVIER

Dépôt légal 1er trimestre 1951.

S. N. P. R. - IMPRIMERIE COMMERCIALE
6, rue de l'Hôpital - ROUEN